

Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus

Vuorovaikutusraportti

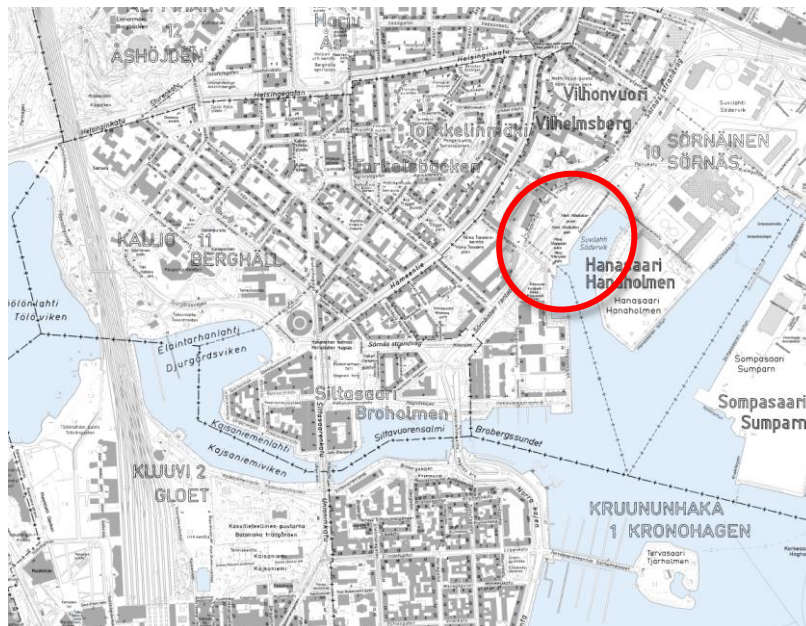
Sörnäistenranta, asemakaava ja asemakaavan muutos

Päiväty 28.10.2014, täydennetty 14.2.2017 ja 16.5.2023

Diaarinumero HEL 2018-009468

Hankenumero 1611_5

Asemakaavakartta nro 12835



Kuva 1. Suunnittelualan rajaus.

Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan ja asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin. Vuorovaikutusraporttia täydennetään kaavaprosessin edetessä.

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelin 09 310 13700 ja sähköposti helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Liitteet

1. Asukastilaisuuden 1.10.2014 muistio
 2. Asukastilaisuuden 17.2.2016 muistio
 3. Asukastilaisuuden 19.10.2016 muistio
 4. Asukastilaisuuden 29.10.2018 muistio
 5. Flow-Talks 12.8.2016 yhteenveto
 6. Verkkokeskustelun yhteenveto
-

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2014 kaupungin aloitteesta
- suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2011 kaavoituskatsauksessa



OAS

- OAS ja suunnitteluperiaatteet nähtävillä 12.9.–13.10.2014, asukastilaisuus 1.10.2014 kaupunkisuunnitteluviraston info- ja näyttelytila Laiturilla
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat ja Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa ja Metro-lehdessä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä



Luonnos

- luonnosvaiheen aineisto nähtävillä 10.10.–4.11.2016, asukastilaisuus 19.10.2016 Laiturilla.
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat ja Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa ja Metro-lehdessä.
- mahdollisuus esittää mielipiteitä
- kaavaluonnos esitellään lautakunnalle 14.2.2017



Ehdotus

- kaavaehdotus esiteltiin lautakunnalle arviolta keväällä 2023.
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat
- lautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille, jotka ovat mielipiteen tai muistutuksen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla www.hel.fi/kaavakuvutukset
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa



Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.

Yhteenvetot esitetyistä huomautuksista ja vastineet niihin

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä suunnitteluperiaatteiden nähtävilläolo 12.9.–13.10.2014

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat riittävään Hakaniemensillan alituskorkeuteen, läheisten RKY-alueiden sekä maakunnallisesti arvokkaiden alueiden huomioimiseen suunnittelussa ja että jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon kulttuuriympäristöt ja niihin liittyvät arvot siten, että ne on mahdollista tulevaisuudessakin säilyttää. Asemakaavaselostuksen vesihuoltoliitteessä tulee esittää vesihuollon täydennykset ja johtosiirrot kustannusarvioineen. Vanhalla Hakaniemensillalla liikennöinti on mahdollista sillan rakentamisen ajan. Alueella tulee säilyttää koira-aitaus ja toivottavaa on, että alueen vihreä luonne säilyy. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että arvokkaita ympäristöjä on pidetty suunnittelun lähtökohtina, viheralueet suunnitellaan monipuolisina. Jatkosuunnittelussa kunnallisteknisten verkostojen selvitys tehdään asemakaavoituksen yhteydessä.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Liikennevirasto
- Museovirasto
- kaupunginmuseo
- rakennusvirasto

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Liikennevirasto toteaa lausunnossaan, että uuden sillan suunnittelussa tulee huomioida Liikenneviraston ohjejulkaisu Suositukset vesistösiltojen aukkomitoista (Merenkululaitoksen julkaisuja 12/2005) mukaiset ohjeistukset.

Vastine

Uuden sillan suunnittelussa on huomioitu liikuntaviraston ohjeistus uusien siltojen alituskorkeudesta. Suunnittelun lähtökohtana on, että silta toteutetaan matalampana, 5,35 metrin alituskorkeudella, jolloin se voidaan liittää luontevasti nykyiseen katuverkkoon ja nykyiset rampialueet on mahdollista vapauttaa täydennysrakentamiseen. Jatkosuunnittelussa huomioidaan lisäksi Liikenneviraston ohjeistus.

Museovirasto toteaa lausunnossaan, että Museoviraston ja Helsingin kaupunginmuseon välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti lausunnon asiasta antaa kaupunginmuseo.

Helsingin kaupunginmuseo toteaa, että muutosalueelle ja sen välittömään läheisyyteen liittyy kulttuuriympäristöarvoja, jotka tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Suunnittelualue rajautuu kahteen RKY 2009 alueeseen: Osuusliikkeiden ja teollisuuden Sörnäinen ja Helsingin yliopiston rakennusten muodostamaan kokonaisuuteen Siltavuorenpenkereellä.

Suunnittelualue kuuluu maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön (Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki), johon sisältyy Kruununhaka ja joka pohjoisessa rajautuu Sörnäisten kaupunginosaan. Siltavuorenrannan ja Pohjoisrannan kaupunkimaisema avautuu lähestyttäessä Helsingin niemeä pohjoisesta. Se on yksi kaupungin topografisesti ja maisemallisesti tunnusomaisia näkymiä.

Myös Merihakaan liittyy kulttuurihistoriallisia ja maisemallisia arvoja. Merihaka on määritelty Helsingin yleiskaava 2002:ssa rakennus- ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi aluekokonaisuudeksi. Lisäksi kaupunginmuseo on arvottanut Hanasaari B:n kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi kohteeksi.

Kaupunginmuseo korostaa, että jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon kulttuuriympäristöt ja niihin liittyvät arvot siten, että ne on mahdollista tulevaisuudessakin säilyttää.

Vastine

Alueen ja ympäristön kulttuuriympäristöt liittyvät arvot ovat suunnittelun lähtökohtia. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityisesti huomioita alueen kaupunkijulkisivuihin ja -maisemaan.

HSY toteaa lausunnossaan, että asemakaavaselostuksen vesihuoltoliitteessä tulee esittää vesihuollon täydennykset ja johtosiirrot kustannusarvioineen.

Vastine

Suunnittelualueen kunnallisteknisten verkostojen selvitys tehdään asemakaavoituksen yhteydessä.

Rakennusvirasto esittää, että vanhalla sillalla liikennöinti on mahdollista sillan rakentamisen ajan. Alueella tulee säilyttää koira-aitaus ja toivottavaa on, että alueen vehreä luonne säilyy.

Vastine

Uuden sillan suunnittelussa otetaan huomioon rakennusaikainen liikenne. Alueen vihheralueet suunnitellaan monipuolisina ja koira-aitauksen sijoittumista alueelle tutkitaan. Sörnäisten rantatien luonne pyritään säilyttämään vehreänä.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat Sörnäisten rantatien muutokseen, Hanasaaren hiihtaraston poistamiseen sekä sillan alituskorkeuteen.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että sillan madaltumisesta johtuvien haittoista on neuvoteltu liikennöitsijöiden kanssa ja suunnittelussa on pyritty huomioimaan aiheutuvien haittojen minimointi.

Kirjallisia mielipiteitä saapui viisi kappaletta.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Kiinteistö Oy Lintulahdenpenkere

Mielipiteessä esitetään, että Sörnäisten rantatien muuttamisella kaupunkibulevardiksi on suuri positiivinen merkitys Itäisen Kantakaupungin kaupunkikuvalle. Lisäksi toivotaan, että hankkeen yhteydessä toteutetaan kokonaisen kaupunginosan edessä olevan kivihiilivuoren siirtäminen joko maanalaiseen siiloon tai kokonaan muualle.

Vastine

Hanasaaressa sijaitsevan hiilenvarastointialue ei kuulu suunnittelualueeseen.

Merihaan veneseura ry. esittää mielipiteessään, että muu kuin moottoriveneliikenne on unohdettu uusia merellisiä alueita suunniteltaessa. Helsingin suojaisat sisälahdet on suljettu silloilla. Uusien siltojen silta-pankereet huonontavat veden vaihtuvuutta ja siten lisäävät vesialueen rehevöitymistä. Mielipiteen esittäjä ehdottaa, että tulevaisuudessa Kruunuvuorenrannan raitiotielinjaus kulkisi Hakaniemen kautta. Jos silta-yhteys toteutetaan Tervasaaren kautta, Merihaan ympäristön purjeventeilijät joutuvat muuttamaan toisaalle ja toiminta vaikeutuisi.

Helsingin Saaristolaivurit Oy

3.10.2014 käydyssä palaverissa Helsingin Saaristolaivurit Oy esitti huolensa toimintansa jatkuvuudesta sillan madaltuessa. Osa liikennöivistä aluksista ei sillan madaltuessa mahtuisi kulkemaan matalamman sillan ali. Lisäksi Kruununhaan rannassa sijaitsevan kotisataman tarpeet ovat suuremmat kuin nykyiset puitteet.

Vastine

Ks. Liikenneviraston vastine.

Hakaniemensillan lisäksi nyt suunnitelmassa olevan, Tervasaaren kautta kulkevan, Nihdin sillan osalta on tutkittu noin viiden metrin alituskorkeutta.

Suunnittelualueella on mahdollista kehittää satamatoimintaa niin teknisataman kuin turisatamankin lähtökohdista. Myös huvivenesatamien monipuolista toimintaa voidaan mahdollistaa alueella.

Liikennejärjestelyt

Mielipiteen esittäjät pitävät täydennysrakentamista hyvänä asiana alueen kehitykselle. Sillan sijaan pitäisi tutkia myös tunnelivaihtoehto. Alueen kävely-yhteyksiä tulisi merkittävästi parantaa ja Merihaan kevyenliikenteensilta-yhteys toteutettaisiin viherkantana. Hakaniemenrannan alu-

etta kehitettäisiin torin ja Kauppahallin jatkeena, jonne sijoittuisi luontevasti palveluita. Rantaan sijoittuvat reitit olisivat luonteeltaan vehreitä. Täydennysrakentamisen toivotan tuovan elinvoimaisuutta alueelle ja tavoitteeksi esitetään kaupunkirakenteen kuromista umpeen. Lisäksi otetaan kantaa Merihaan sisäiseen täydennysrakentamiseen. Alueen katutilan tulisi olla luonteeltaan kaupunkimainen ja raitiotie ehdotetaan vietävän Merihaan kannen alitse Näkinsillan suuntaisesti. Lisäksi toivotaan, että alueen kehittäminen voisi käynnistyä heti, pienillä toimenpiteillä kuten konttikahvioloilla, jonka tyyppistä toimintaa alueelle onkin jo muodostunut. Kaavaprosessin toivotaan olevan vuorovaikutteinen ja jatkoa onnistuneelle yleisötilaisuudelle odotetaan.

Vastine

Alueen liikennesuunnittelun yhteydessä tutkitaan kävelyn- ja pyöräilynyhteyksien parantamista alueella, sillan vaihtoehtoja ja vaikutuksia. Raitiotieyhteyttä Laajasaloon arvioidaan erillisessä hankkeessa. Täydennysrakentamisen ja katutilan osalta mielipiteiden tavoitteet vastavat periaatteiden tavoitteita. Merihaan täydennysrakentamista tutkiminen ratkaistaan mahdollisesti omana työnään.

Yhteenveto asukasyhteistyöstä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin Laiturilla 1.10.2014 klo 14–20. Asukastapahtumassa esille nousivat sillan vaihtoehtojen tutkiminen, kuten tunnelivaihtoehto tai sijainnin muuttaminen siten että linjaus kuljisi Merihaan alta. Lisäksi erityisesti Silta-vuorensalmen rantojen kohentaminen tuotti ideoita. Yleisesti täydennysrakentaminen nähtiin alueelle luontevana.

KSVfoorumissa kerättiin mielipiteitä 12.9.–13.10.2014 alueen kehittämistä otsikolla "Hakaniemenrannan ja Merihaan kehittäminen", jonne saapui 13 vastausta. Vastauksissa korostuivat rannan ottaminen parempaan käyttöön, jonne toivottiin mm. penkkejä ja uimapaikkoja. Uudesta sillasta toivottiin sirompaa ja Sörnäisten rantatiestä kapeampaa. Täydennysrakentamista alueelle pidettiin hyvänä.

Lisäksi hanketta on esitelty alueen asukkaille ja yleisölle Merihaka illassa 17.2.2016.

Alueen toimintoja ja julkisia tiloja ideoitiin Flow-Talksissa 12.8.2016.

Luonnosaineiston erillinen nähtävilläolo 10.10.–4.11.2016

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Luonnosaineiston nähtävilläolo järjestettiin erikseen, jolloin viranomaisten kannanotot kohdistuivat tarkentavien selvitysten kuten melu- ja ilmanlaatuselvitysten sekä täyttöjen aiheuttaminen selvitysten laatimiseen, asemakaavan kaavatalouteen, Keskustatunneliin varautumiseen ja esitettiin, että esimerkiksi pysäköinnin osalta tulisi löytää ratkaisuja, joilla kortteleiden tehokkuutta voitaisiin vielä kasvattaa. Kaupunginmuuseo totesi kannanotossaan, että suunnittelualueen ja sen ympäristön

arvokas luonne tulee olla lähtökohta alueen suunnittelulle. Helsingin Satama Oy katsoo, etteivät järjestelyt paranna liikenteen yhteyksiä. Lisäksi kannanotoissa esitettiin tarkennuksia kaavamääräyksiin, rajauksiin ja kerrosaloihin. Varhaiskasvatusvirastoa, taidemuseota ja Korkeasaaren eläintarhaa tulee informoida kaavan jatkosuunnittelusta.

Luonnosaineistoa koskevissa viranomaisten kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että alueen melu- ja ilmanlaatuselvitystyö käynnistettiin yhteistyössä Ympäristökeskuksen kanssa, kaavamääräyksiä tarkennettiin ja pysäköintiä tarkasteltiin Hakaniemen alueella kokonaisuutena. Lisäksi suunnitelmasta laadittiin yritysvaikutustenarviointi.

Luonnosaineistosta saatiin kannanotot seuraavilta tahoilta:

- Helen Oy
- Helsingin Satama Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Liikennevirasto
- Museovirasto
- Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL)
- Korkeasaari
- Helsingin taidemuseo
- kaupunginmuseo
- kiinteistöviraston geotekninen osasto
- kiinteistöviraston tonttiosasto
- rakennusvirasto
- varhaiskasvatusvirasto
- ympäristökeskus
- kaupunginkanslia

Ympäristökeskus toteaa kannanotossaan, että suunnitelma kaventaa Siltavuorensalmen vesialuetta. Kaventamisen vaikutukset tulee selvittää ja huomioida asemakaavan laidinnassa. Tulevat ruoppaukset vaativat vesilain mukaisen luvan. Tulevissa melu- ja ilmanlaatuselvityk-

sissä tulee huomioida ennusteliikennemäärien mukainen tilanne ja meluntorjunta- ym. mitoitukset tulee tehdä pahimman tilanteen mukaisesti. Raideliikenteen vaikutusarvioinnissa tulee huomioida myös tärinä ja runkomeluhaitat. Tulviminen tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa, jonka lisäksi tulee huomioida hulevesien laajamittainen hallinta muun muassa rankkasateiden lisääntymisen vuoksi. VP-alueet on sijoitettu toisistaan erikseen, tehokkaan korttelirakenteen vastapainoksi alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota korttelialueiden vehreyteen ja viihtyvyyteen, lisäksi suunnitelmaan tulisi sisällyttää sellaisia vehreyttä lisääviä elementtejä, jotka toimisivat myös ilmastonmuutoksen sopeutumisen ratkaisuina, esimerkiksi viherkerroin voisi olla tällainen työkalu.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteaa kannanotossaan, että kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää uuden vesihuollon tarve ja huomioida alueella sijaitsevat nykyiset vesihuoltolinjat. Vesihuoltolinjat tulee pääsääntöisesti sijoittaa yleisille alueille. Mahdollisten johtokujaluovutusten tarve tulee selvittää ja merkitä ne asemakaavaan. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee laatia kaavoituksen yhteydessä ja esittää kaavaselostuksen osana. Vesijohtopaineen korotus tulee hoitaa kiinteistökohtaisesti ja kiinteistön kustannuksella.

Suunnittelualueesta koilliseen noin 0,5 km on mitattu typpidioksidi pitoisuuksia ja vuonna 2025 pitoisuus ylitti vuosiraja-arvon. HSY katsoo, että vaara typpidioksidin raja-arvon ylittämisestä tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa. Lisäksi aineistossa tulee esittää tieto ennusteliikennemääristä ja kaavan vaikutukset ilmanlaatuun tulee tutkia mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

Rakennusviraston kannanotto kohdistui Hakaniemen ja ympäristön useiden hakkeiden yhteisvaikutusten vaikuttavuuteen, pelastus- ja huoltoreittien tarkempaan suunnitteluun, keskustatunneliin varautumiseen alueella, siltavarauksen W-1 leveyden lisäämiseen sekä riittävän tarkkojen selvitysten laatiminen, jotta luotettavat kustannuslaskelmat ovat käytössä päätöksen tekoa varten.

Kiinteistöviraston geoteknisen osaston kannanotto kohdistui rakennusten perustamiskustannuksiin, joita voitaisiin kohtuullistaa vieläkin tehokkaammalla rakentamisoikeudella. Lisäksi esitetään vaihtoehtoisia ja selvitettäviä toteutustapoja täyttö- ja ruoppaustöille.

Kiinteistöviraston tonttiosasto toteaa lausunnossaan, että alueen toteutumisen kustannukset saattavat ylittää saatavat maanmyyntitulot. Liikennetunnelin linjausta ja toteutusvaihtoehtoja tulee tarkastella jatkosuunnittelussa. Lisäksi vaihtoehtoisia pysäköintiratkaisuja tulee tutkia tonttitulojen lisäämiseksi, näin olisi mahdollista lisätä kortteleiden kerosalaa tai parantaa alueen taloudellista toteutettavuutta. Lisäksi muistutetaan, etteivät kaikki selostuksessa esitetyt kustannukset ole välttämättömiä alueen rakentamiskäyttöönnoton yhteydessä, kuten tulvasuojelutoimenpiteet.

Jos kustannuksissa löytyy merkittäviä säästökohteita, olisi suunnittelualueella tutkittava mahdollisuuksia lisätä toimistorakentamista.

Kivijalkaliiketilojen määrää ja sijoittelua tulee toimivan kaupunkirakenteen varmistamiseksi tarkastella muun muassa käynnissä olevan Hakaniemen hankkeiden yhteisarviointi -konsulttiselvityksen avulla.

Alueen liikennesuunnitelmassa tulee huomioida Hakaniemen pysäköintilaitoksen ajo. Lisäksi tonttiosasto toivoo pysäköintilaitosta Väinö Tannerin kentän alle.

Hanasaaren kaavoituksen yhteydessä on tutkittu Suvilahden meritäyttöä eri laajuuksilla. Tämän asemakaavaluonnoksen jatkosuunnittelussa olisi entistä paremmin yhteensovittettava nämä kaksi aluetta.

Kaupunginkanslia toteaa lausunnossaan, että kaavan teknistaloudellista toteutettavuutta tulee kehittää ja kaavan vaikutuksista tulee laatia yritysvaikutusten arviointi, jossa tarkastelualueeseen kuuluu myös vaikutukset ydinkeskustan saavutettavuus.

Kaupunginmuseo toteaa lausunnossaan, että alueen rantamaisemat ja näkymät kaventuvat merkittävästi. Suunnittelualue rajautuu kahteen RKY 2009 kohdeluettelon kokonaisuuteen, lisäksi todetaan, että alue on osa maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki. Suunnittelussa on huomioitava alueen teollisuushistoriaan liittyvän kulttuuriympäristön ja toisaalta kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaan Merihaan 1970-luvulla syntyneen kompaktikaupungin ominaispiirteiden säilyttäminen. Hakaniementorin kulttuurihistoriallinen ja kaupunkihistoriallinen merkitys on huomattava. Toriin ja sen ympäristöön tulee suhtautua vaalien. Uudisrakentaminen tulee sovittaa olemassa oleviin kulttuuriympäristöihin. Uudisrakentamisen laatuun ja rantareittien suunnitteluun tulee paneutua huolella.

Museovirasto toteaa lausunnossaan, että lausunnon asemakaavasta antaa kaupunginmuseo.

Helsingin seudun liikenne (HSL) toteaa lausunnossaan, että kaava tukee erinomaisesti HLJ 2015:n periaatteita: Kaava tiivistää merkittävästi pikaraitiotien pysäkkien ympäristöä ja luo merkittävän käyttäjäpotentiaalin alueelle. Sörnäisten rantatielle tulisi varata joukkoliikennekaistat ja Hakaniemenrannan ja Sörnäisten rantatien risteuksen pohjoispuolelle tulisi esittää joukkoliikennepysäkit, samoin Hakaniemensillan eteläpuolelle, Pohjoisrantaan. Kevyenliikenteen siltayhteys Kruununhaasta Hakaniementorille parantaisi alueen kevyenliikenteen yhteyksiä ja pikaraitiotiepysäkkien saavutettavuutta Kruununhaan suunnasta. Pyöräilyn osalta kaavassa tulee varmistaa pyöräilyreittien jatkuvuus ja sujuvuus sekä riittävä pyöräpysäköinnin huomioiminen.

Liikennevirasto toteaa lausunnossaan, että silta Merihaan ja Nihdin välillä on mahdollista toteuttaa vasta kun energiahuoltotoiminnoille tarpeelliset laivakuljetukset Hanasaareen ovat päättyneet. Liikennevirastoon tulee olla yhteydessä uuden sillan aukkumitoituksesta. Uuden Hakaniemensillan alikulkukorkeus täyttää Liikenneviraston suositukset vesistön ylittävän sillan osalta.

Helsingin Satama Oy toteaa lausunnossaan, että sataman liikenneyhteydet eivät kaavan tavoitteiden mukaisesti parane. Jatkosuunnittelussa tulee paremmin huomioida sataman liikenteen erityispiirteet.

Varhaiskasvatusvirastolla ei ole huomautettavaa valmisteluun liittyen Hakaniemen sillan parantamiseen. Valmisteluun liittyvän täydennysrakentamisen aiheuttama mahdollinen palvelutarpeen kasvu tulee ottaa huomioon kaavam muutoksen valmistelun edetessä, varhaiskasvatusvirasto toivoo yhteydenottoa, kun on olemassa arvioita täydennysrakentamisen tarkemmista laajuuksista. Alueen nykyiset palvelutilat ovat erittäin tehokkaassa käytössä eikä niihin ole juurikaan mahdollista turvautua palvelutarpeen kasvaessa.

Taidemuseota tulee informoida siinä tapauksessa, jos taideteosten siirtoa harkitaan.

Korkeasaaren eläintarha esittää kannanotossaan, että Hakaniemestä käsin operoiva vesireittiliikenne Korkeasaareen huomioitaisiin suunnittelussa ja muutoksista tiedotettaisiin.

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Tarkemmat selvitykset

Alueen suunnitelmasta laaditaan melu- ja ilmalaatuselvitykset yhteistyössä Ympäristökeskuksen kanssa, jonka pohjalta asemakaavaa tarkennetaan. Ympäristökeskuksen esittämät näkökulmat vesien virtauksiin liittyen otetaan huomioon kaavan jatkosuunnittelussa ja loppukäytössä vesiluvan hakemisen yhteydessä. Asemakaavatyön ohella laaditaan myös yritysvaikutusten arviointi.

Raideliikenteen aiheuttamat melu- ja värinähaitat

Kaavassa on annettu määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotien ympäristöön aiheutuisi merkittävää häiriötä runkomelusta tai värinästä.

Puistojen sijoittuminen ja vehreyttä lisäävät elementit suunnitelmassa

Tavoitteena on, että suunnitelman puistot kytkeytyvät olemassa olevan ympäristön puistoihin. Näin nykyisiä puistoja voidaan hyödyntää paremmin, kuten Kirjanpuiston laajentaminen. Suvilahden ympäristö muodostaa kokonaisuuden, jossa nyt esitetyn rakennetun rannan vastapainoksi esitetään Hanasaaren suunnitelmassa puistoaluetta. Merihaan

edustalla, asukkaille tärkeäksi koettua viheraluetta on pyritty laajentamaan. Alueen suunnittelun lähtökohta on, että rannat ovat julkista kävelyaluetta sekä virkistysaluetta.

Kaavaratkaisussa otetaan erityisesti huomioon Suvilahden rannan luonto, tavoitteena on monimuotoisen rantaluonnon tukeminen. Kaavassa on annettu määräyksiä myös vedenalaisen luonnon huomioiduudesta. Korttelipihat toteutetaan maanvaraisina, joka mahdollistaa niille monimuotoisen kasvillisuuden, isokokoisen puuston ja sen, ettei kasvillisuutta ole tarve poistaa kansipihan remontin tieltä.

Alueen suunnittelussa tulee huomioida tulviminen sekä hulevesien laajamittainen hallinta

Osana asemakaavaluonnoksen kunnallisteknistä yleissuunnittelua kaava-alueelle ja tulvien muodostumisen vaikutusalueelle on laadittu tulvien hallinnan yleissuunnitelma, kuten valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet velvoittavat. Yleisten alueiden ja tonttien maankäytöllisessä ja toteutukseen tähtäävässä jatkosuunnittelussa ratkaisut tulee yhteen sovittaa tähän alueelliseen yleissuunnitelmaan, jota tulee tarvittaessa päivittää

Vesihuollon suunnittelu ja kustannusarviot

Kaupunkisuunnitteluviraston ja Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY) yhteisesti rahoittamana laadittu yleissuunnitelma osoittaa ratkaisut HSY:n esittämiin seikkoihin. Asemakaavaluonnoksen selostus käsittelee HSY:n esittämät asiat.

Täyttö- ja ruoppaustöiden toteuttaminen

Asemakaavaluonnoksen suunnittelun yhteydessä on alueelle laadittu pohjarakentamisen yleissuunnitelma, jossa on esitetty alueelle alustavat toteutusratkaisut. Asemakaavan jatkosuunnittelussa ja alueen toteutussuunnittelussa voidaan tutkia vaihtoehtoisia toteutusmenetelmiä ja määrittää lopulliset käytettävät ratkaisut.

Kivijalkaliiketilat

Alueen kortteleiden kadunvarsitilat on pääsääntöisesti osoitettu liiketiloille. Tämä vastaa uuden Yleiskaavan tavoitetta Liike- ja palvelukeskustan C1 ja Kantakaupunkimerkinnän C2 tavoitetta, joissa maantähtäiset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketiloiksi.

Suunnittelualueen kustannukset

Asemakaavaprosessin yhteydessä on laadittu pohjarakentamisen yleissuunnitelma, kunnallistekninen yleissuunnitelma sekä maaperän ja sedimenttien pilaantuneisuusselvityksiä. Näiden pohjalta on arvioitu maankäytön kehittämisestä aiheutuvat kustannukset. Kustannukset

esitetään kaavaselostuksessa ja näitä tarkennetaan tarvittaessa jatko-suunnittelun yhteydessä. Suoraan uuden maankäytön toteuttamiseen liittyvien kustannusten lisäksi alueella joudutaan varautumaan tulvasuojeluun liittyviin kustannuksiin, jotka osin toteutuvat pitkällä aikajänteellä.

Tarkastelun ulkopuolelle on rajattu Kruunusillat-hankkeen sekä Hakaniemensillan kustannukset.

Kaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen ja edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista tiivistämällä nykyistä kaupunkirakennetta joukkoliikennedyhteyksien varteen sekä kehittämällä kaupunginosien keskustoista monitoimisia ja viihtyisiä. Kaavaratkaisulla edistetään alueiden tiivistymistä ja kestävien liikkumismuotojen lisäämistä kaupunkitasolla.

Täydennysrakentamisen määrä ja muoto tulee sovittaa olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Tehokkuuden osalta uudisrakentaminen vastaa olemassa olevan ympäristön tehokkuutta. Lisäksi täydennysrakentamisessa on huomioitu uudistuotantoa määräävät säädökset, jotka asettavat rajat tehokkuudelle.

Suvilahden ympäristön kaavoitus ja Suvilahden täyttäminen

Kaupunkisuunnittelulautakunta on antanut aiheesta lausunnon kaupunginhallitukselle 24.5.2016, jossa todetaan, että vesialueen täyttäminen ei ole yleispiirteisten kaavojen mukaista, jolloin asian ratkaiseminen edellyttäisi myös ylemmän asteisten kaavojen tarkistamista tai vähintään yleiskaavatasoisia selvityksiä poikkeamisen perusteluiksi asema-kaavan laatimisen yhteydessä.

Hanasaaren alueella on pitkä polveileva rantaviiva, joka täyttöjen myötä lyhenisi merkittävästi. Samalla menetetään alueen merellisyyttä ja arvostetuimpien merenranta-asuntojen määrä vähenee. Merialueiden vähenemistä tulee suunnitelmassa kompensoida uusilla puistoalueilla, mikä vähentää rakentamispotentiaalia jonkin verran.

Laajat meritäytöt ovat ristiriidassa ympäristössä olevien jo rakennettujen ja rakenteilla olevien alueiden lähtökohtien, tehtyjen sopimusten ja esitettyjen tavoitteiden kanssa ja on todennäköistä, että vesialueiden täyttäminen nostaisi voimakasta vastustusta vaikutusalueellaan.

Kaavaratkaisussa on tutkittu korttelirakenteen ulottamista Suvilahden merialueelle. Täyttöjä on mahdollista tehdä menettämättä alueen arvoja. Samalla on saatu tehostettua alueen maankäyttöä.

Toimitilan määrän lisääminen suunnittelualueella

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi alueen asemakaavan muuttamisen periaatteet 4.11.2014, edellyttäen että alueen jatkosuunnittelussa tavoitellaan huomattavasti tiiviimpää rakennetta.

Jatkosuunnittelussa alueen kortteleiden käyttötarkoituksia tarkennetaan melu- ja ilmanlaatuselvitysten pohjalta.

Sörnäistenrannan kaavaratkaisussa toimitilarakentaminen sijoittuu kaava-alueen pohjois- ja eteläpäiden kortteleihin, jolloin se sijoittuu luontevasti ympäristön olemassa olevan toimitilan yhteyteen. Lisäksi uudet toimitilakorttelit saavat riittävästi näkyvyyttä ja luontevat saapumisyhteydet.

Sörnäisten rantatien joukkoliikennekaistat

Joukkoliikennekaistojen lisääminen Sörnäisten rantatielle liikennekaaviossa esitettyjen ajokaistojen lisäksi vähentää Merihaankadun uusille kortteleille osoitettavaa rakennusala merkittävästi. Pysäkkien osalta Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) esittämät asiat huomioidaan jatkosuunnittelussa ja tarkempi suunnittelu toteutetaan yhteistyössä HSL:n kanssa.

Suunnittelualueelle sijoittuu yksi bussipysäkkipari Sörnäisten rantatielle. Arkisin liikennöity linja kulkee alueen ohi Sörnäisten Rantatieltä Hanasaarenkadun kautta Kalasataman suuntaan. Toinen kaava-alueella palveleva bussipysäkkipari sijoittuu Hanasaarenkadulle heti suunnittelualueen ulkopuolelle. Bussiliikenteen linjasto tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Pyöräilyreittien jatkuvuus suunnittelualueella ja pyöräpaikat

Pyöräilyreittien osalta liikennesuunnittelussa on kiinnitetty huomiota pyöräilyreittien toimivuuteen ja sujuvuuteen. Jatkosuunnittelussa järjestelyjen tarkoituksenmukaisuuteen ja toimivuuteen tullaan edelleen kiinnittämään huomiota. Uuden rakennusalan osalta pyöräpysäköintipaikkoja pyritään suunnittelemaan vähintään voimassa olevien pysäköinnin laskentaohjeiden mukainen määrä. Laskentaohjeissa annetaan tarkemmat laadulliset ohjeet paikkojen sijoittamiselle ja toteuttamiselle, jotka ohjaavat suunnittelua.

Sataman liikenteen huomioiminen liikennesuunnitelmassa

Suunnittelun tavoitteena on kaikille kulkumuodoille sujuvat ja toimivat järjestelyt. Satamalle tärkeällä Sörnäisten rantatie–Pohjoisranta reitillä kaistamäärät pysyvät nykyisen kaltaisina. Esimerkiksi Hakaniemen sillalla kaistamäärä on nykyisin 2+2 ja myös uuden sillan osalta kaistamäärän on suunniteltu pysyvän 2+2. Asemakaavaluonnoksen liitteenä olevassa liikennekaaviossa suurin muutos Sörnäisten rantatie–Pohjoisranta reitille on Hakaniemensillan päihin suunniteltu uudet liikennevalo-ohjatut tasoliittymät. Suunnittelualueesta on tehty liikenteen toimivuustarkastelut, joissa on huomioitu liikenteeseen vaikuttavat tulevat kehityshankkeet ja liikenne-ennusteiden mukainen liikenteen muutos. Toimivuustarkastelujen perusteella liikennekaavion mukaiset järjestelyt eivät aiheuta kapasiteetti- tai sujuvuusongelmia Sörnäisten rantatie–Poh-

joisranta reitillä liikennevaloista aiheutuvia pysähdyksiä lukuun ottamatta. Lisäksi risteysten geometrioissa on erityisesti kiinnitetty huomiota sataman liikenteen erityispiirteisiin varautumalla suuremmilla kaartosäteillä mm. yhdistelmäajoneuvoihin.

Keskustatunneliin varautuminen suunnittelualueella

Suunnittelualueella sijaitsee varaus yleiskaavan mukaiselle liikennetunnelille. Asemakaavan ehdotusvaiheessa tutkitaan erilaisia linjausvaihtoehtoja ja toteuttamistapoja tunnelivarauksen toteuttamiselle. Suunnittelussa otetaan huomioon toteuttamiseen varautumisesta aiheutuvat ennakkoinvestoinnit ja talousvaikutukset. Jätevedenpumppamolle (et-1) varattavaa aluetta tarkistetaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Vaihtoehtoiset pysäköintiratkaisut

Asemakaavan kortteille esitetyt pysäköintinormit määräytyvät kaupunkisuunnittelulautakunnan 15.12.2015 hyväksymien laskentaohjeiden pohjalta. Jatkosuunnittelussa tutkitaan alueen keskitettyjen pysäköintilaitosten käyttöä osana pysäköintiratkaisua.

Merihaka-Nihti sillan alituskorkeus

Hanasaaren energiavoimalaitoksen raaka-ainekuljetusten loppuessa tarve vesiväylälle loppuu. Sompasaaren laituriin suunniteltujen kelluvien liike-, toimisto- ja ravintolalaivojen sekä vesialueen huoltoon liittyvään toimintaan varaudutaan nostosiltaosuudella.

Sillan korkeutta rajoittaa ensisijaisesti kaupunkinäkymä Kalasatamanpuiston suunnasta kohti Kruununhakaa.

Pienvenesatamatoiminta Suvilahden rannassa tulee sovittaa alituskorkeuden mukaan.

Kevyen liikenteen siltayhteys Kruununhaasta Hakaniementorille

Kevyen liikenteen siltayhteys Kruununhaan puolelta Hakaniementorin suuntaan tutkitaan jatkosuunnittelussa. Siltavuorensalmen vesialueella siltojen alituskorkeuden tulee palvella Yleiskaavan tavoitetta, jossa Hakaniemestä tulee vesireittiliikenteen sekä muun joukkoliikenteen vaihtopiste. Lisäksi uutta rantaa on tarkoitus varata tilausliikenteelle.

Alueen patsaiden ja taideteosten siirtäminen

Jatkosuunnittelussa alueen taideteosten ja patsaiden uusista sijoituspaikeista neuvotellaan taidemuseon kanssa.

Yhteenveto mielipiteistä

Luonnosaineiston erillisen nähtävilläolon yhteydessä saadut mielipiteet kohdistuivat Hakaniemenrannan täydennysrakentamiseen ja Merihaka-Nihti pikaraitiotiesillan sovittamiseen olemassa olevaan ympäristöön

Merihaan eteläpuolella. Erityisesti Hakaniemen hotelli herätti mielipiteitä peittyvien näkymien takia. Lisäksi toivottiin enemmän puistoja ja vehreyttä alueelle. Yleisesti muutoksia alueella pidettiin hyvänä, kun alueen yhteydet parantuvat ja kaupunkikuva eheytyy. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että rantojen jatkosuunnittelussa pyritään lisäämään paikkoja oleskelulle ja puustoa. Lisäksi jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota Merihaan eteläreunan detaljisuunnitteluun, siten että nykyiset huolto- ja kävelyreitit on mahdollista säilyttää myös jatkossa. Hotelliin osalta vaikutusten arviointia tarkennetaan ehdotusvaiheeseen, kun asemakaavatyön pohjaksi valmistuva kilpailu ratkeaa.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 30 kpl. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty asukastilaisuudessa ja puhelimitse. Nähtävilläoloajan ulkopuolella saapui neljä kirjettä.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Alueen täydennysrakentaminen voisi olla tiiviimpää/ alueen rakentaminen on liian tiivistä

Täydennysrakentaminen sopii alueelle hyvin ja se parantaa nykyistä tilannetta. Lisäksi toivottiin, että aluetta suunniteltaisiin entistäkin tehokkaampana. Näkinsillan eteläpuolisia kortteleita voisi vielä tiivistää ja jopa jatkaa kadun yli kiinni Merihakaan. Hakaniemenrannan asuinkorttelien julkisivujen massoittelu koettiin levottomaksi. Alueen kortteleista haluttiin umpikortteleita.

Alueen täydennysrakentamisesta tulisi luopua

Hakaniemenranta on nykyisellään kaunis ja tulisi säilyttää sellaisenaan. Uudisrakentaminen peittää näkymiä ja varjostaa nykyisiä asuntoja. Rakentaminen täytille on kallista ja siitä tulisi luopua.

Vastine

Alueen täydennysrakentaminen pohjautuu kaupungin strategisten, yleiskaavan ja Asumisen ja maankäytön ohjelman tavoitteisiin tiivistää kaupunkirakennetta olemassa olevien joukkoliikenteen solmukohtien ympäristössä. Alueen suunnittelun keskeinen täydennysrakentamisen periaate on, että uusi rakenne sovitetaan vanhaan samoista kaupunkirakenteellisista lähtökohdista. Lisäksi uusien korttelien suunnittelussa on huomioitu uuden yleiskaavan tavoitteet. Näin määräytyvät uusien korttelien tehokkuus ja muoto. Korttelialueiden sijoittumisessa on huomioitu alueen kaupunkirakenteelliset lähtökohdat kuten keskeiset yhteydet, näkymät ja akselit alueella.

Alueen korttelirakenne

Miksi Näkinkujan ja Sörnäisten rantatien väliin rakennetaan 7–8-kerroksia tornitaloja, kun ne ei eivät sovi kaupunkikuvaan? Hakaniemenrannan korttelien tulisi olla rauhallisempia.

Vastine

Alueen suunnittelun lähtökohta on ympäristön rakenteen huomioiva täydennysrakentaminen. Tavoitteena on, että korttelirakenne, rakennusten rytmi, korkeus ja materiaalit sopeutuvat ympäröivään korttelirakenteeseen. Näkinkujan ympäristössä on huomioitu kytkeytyminen toisaalta Hakaniemen puolen umpikorttelirakenteeseen ja toisaalta Merihaan avoimen korkeampien rakennusten suhde uuteen korttelirakenteeseen.

Rakentamisen vaiheistuksessa tulee huomioida alueen julkiset kävelyn ja pyöräilyn reitit. Lisäksi toivottiin yhteistyöfoorumia alueen asukkaiden ja alueen rakentajien sekä suunnittelijoiden välille alueen jatkosuunnittelua ajatellen.

Vastine

Vastine välitetään tiedoksi alueen jatkosuunnittelusta vastaaville tahoille.

Näkinsillan ja sen eteläpuolisen korttelin välisen tilan rakentaminen**Vastine**

Näkinsillan ja sen eteläpuolisen korttelin välinen tila on mitoitettu siten, että sinne on mahdollista sijoittaa tarvittavat tilat liikenteelle, pyörävällylle sekä tarpeeksi tilaa, jotta aukiotila hahmottuu. Lisäksi Näkinsillan pumppaamo tarvitsee tilaa.

Selvitetään mahdollisuus hyödyntää alueen liiketiloja kulttuuripalveluiden tarjoamiseen**Vastine**

Alueen kortteleiden ensimmäiset kerrokset varataan liiketiloille. Toimintoja kaavassa ei ole mahdollista määrittää tarkemmin, mutta kaava tarjoaa mahdollisuuden myös kulttuuritoimintojen sijoittumisen kivijalkaliiketiloihin.

Hotellirakennusten korttelialue Hakaniemenrannassa

Hakaniemessä on jo entuudestaan kolme hotellia. Parempi hotellin sijoituspaikka olisi Hakaniemenrannan itäreuna, sillä hotellirakennus vie näkyviä Hakaniementorilta sekä asuinkortteleista sen pohjoispuolella.

Vastine

Uudessa yleiskaavassa Hakaniementorin ympäristö on merkitty liike- ja palvelukeskustaksi C1, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikepalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Yleiskaavan myötä myös alueen joukkoliikenneyhteydet parantuvat merkittävästi, kun Kruunusillat -pikaraitiotieyhteys ja Pissararata toteutuvat. Sijoituspaikka keskeisen julkisentilan reunasta on perusteltu. Hotellin sijoittuminen alueelle lisää alueen liiketoiminnan mahdollisuuksia, veto-

voimaa ja aktiivisuutta. Näistä lähtökohdista Hakaniementorin ympäristöä on luontevaa kehittää ottaen huomioon alueen arvokas luonne. Rakentaminen muuttaa näkymiä Hakaniementorin suunnasta sekä asuin-korttelin eteläosasta, rakennuksen massoittelussa ja sijoituksessa on pyritty huomioimaan näkymien muutokset siten, että rakennusta ei ole sijoitettu kiinni Hakaniemenranta -katualueeseen vaan se on pyritty sijoittamaan riittävälle etäisyydelle rannan täytöille, jolloin näkymien säilyminen osittain on mahdollista eikä hotellirakennus varjosta vanhaa rakennuskantaa kohtuuttomasti. Hotellin läntistä julkisivua on viistetty siten, että näkymälinja torilta säilyy osittain.

Merihaan kaavoitus ja pysäköintilaitokset

Merihaan pysäköintilaitokset sopivat hyvin täydennysrakentamisen paikoiksi. Katualue Merihaan puolella tulee siirtää, niin ettei linjaus osu pysäköintilaitoksen päälle, jolloin pysäköintilaitoksen toteutus ei ole sidoksissa muuhun alueen rakentamiseen. Näissä kortteleissa tulisi mahdollistaa autottomien talojen rakentaminen. AKS-korttelialue tulee muuttaa AK-kortteliksi. Alueen uudisrakentamisen pysäköinti tulisi ratkaista maanalaisen laitoksena.

Vastine

Alueen kortteli- ja katurajauksia tarkistetaan siten, että nykyiset tontinrajat on mahdollista säilyttää. Merihaan pysäköintilaitosten osalta kaavoitus viedään loppuun omana kokonaisuutenaan, jolloin voidaan tarkemmin huomioida pysäköintilaitoksista poistuvien paikkojen aiheuttama tarve Merihaan alueella kokonaisuudessaan. Merihaan kaavamuutos ratkaistaan erillisessä hankkeessa.

Pysäköintiä ei ole mahdollista ratkaista maanalaisena laitoksena Yleiskaava 2016 osoitetun keskustan alittavan maanalaisen kokoojakadun varauksen takia.

Alueelle tulee suunnitella enemmän puistoja ja rantaan tulee mahdollistaa kävelyreitit

Esitetyt uudet puistot ovat tarpeellisia. Alueelle tulee suunnitella enemmän lähileikkipaikkoja, kenttiä ja puistoja. Ranta tulee hyödyntää paremmin julkisessa käytössä niin, että siellä oleskelu on mahdollista ja sinne saadaan vihreää. Erityisesti Sörnäistenrannassa on liian pitkä matka lähimpään puistoon, jos liikkuu huonosti.

Asukkaat olivat huolissaan myös perinteisten näkymien peittymisestä, kuten esimerkiksi Siltavuorenrannalta Hakaniementorille.

Jatkossa alueen rantaan sijoittuvat kävelyn reitit monipuolistuvat merkittävästi. Siltavuorensalmen ympäristössä rakennetaan kokonaan uusi puisto Merihaan edustalle, Merihaan puisto, Signe Branderin terassille mahdollistetaan oleskelu ja pääsy veden äärelle. Lisäksi uusien siltojen myötä avautuvat reitit Nihtiin ja Hanasaaren kärkeen.

Vastine

ks. vastine **Puistojen sijoittuminen ja vehreät elementit suunnitelmassa.**

Pannukakun puistikko ja korvaavat toiminnot

Poistettavaksi ehdotetun Pannukakun puiston kohdalle suunnitellaan puistomainen torialue, jolla on mahdollista järjestää myös pienimuotoisia tapahtumia. Asukastalo sijoitetaan tämän torin yhteyteen.

Vastine

Pannukakun puistikko säilyy osittain tarkentuneessa suunnitelmassa. Pienentyneen puistikon vastapainoksi rannan puolelle esitetään ranta-alueelle laajennusta, joka toimisi vehreänä alueena, jossa on mahdollista oleskella.

Merihaan eteläinen edusta ja Hakaniemenrannan asemakaavan muutos

Merihaan eteläreunan asuinrakennusten huomioiminen suunnittelussa ja huoltoreitin varmistaminen Merihakaan sekä Kulttuurisaunalle. Puuston säilyttäminen Hakaniemenrannassa ja Merihaan eteläpuolella koettiin tärkeäksi, samoin Merihaan edustan nurmialue ja sen laajennus toivottiin säilyvän hengeltään nykyisellään. Merihaan veneseuralle tulee turvata riittävät toiminnan edellytykset. Rantaan tarvitaan satamalle pieni huoltorakennus, wc, veneseuran varasto ja vartiokoppi. Tarvitaan myös jollapurjehdusta/kevytveneitä varten luiska ja varasto. Alueelle toivottiin lisäksi uimarantaa ja koirapuistoa.

Vastine

Merihaan eteläreuna on mitoitukseltaan haastava, kun raitiotie liittyy sillalla olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön. Alueen suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota siihen, että olemassa olevat asuinrakennukset ja tarvittavat reitit huomioidaan jatkosuunnittelussa. Puuston säilyminen on epätodennäköistä, kun raitiotien perustuksia sekä tärinän ja runkomelun eristeitä asennetaan. Alueen viheraluetta on tarkoitus laajentaa siten, että rantalinja Kulttuurisaunalta jatkuu yhtenäisenä.

Mielipiteissä on otettu kantaa laajasti Hakaniemenrannan asemakaavan muutoksen osiin, erityisesti Merihaan eteläisen edustan julkisen tilan luonteeseen. Vastineet kaavamutokseen on esitetty Hakaniemenrannan asemakaavan muutosehdotuksen aineistossa.

Taide asemakaava-alueella

Alueelle tulisi investoida taiteeseen, alueelle sijoittuviin kortteleiden suunnitteluun tulee soveltaa prosenttitaide periaatetta. Lisäksi vanhan Hakaniemensillan pilareita tulisi sijoittaa alueelle, esimerkiksi Merihaan edustan uuteen puistoon. Lisäksi toivottiin, ettei Maailman rauhan patsaan sijoitusta muutettaisi.

Vastine

Alueen suunnittelussa tehdään jatkossa yhteistyötä kaupunginmuseon ja taidemuseon kanssa, kun alueen taideteoksille ja patsaille etsitään uudet sijoituspaikat. Prosenttitaiteen mukaan ottamista tutkitaan jatko-suunnittelussa.

Raitiotien linjaus Merihaan pohjoispuolelta

Raitiotie tulee linjata Merihaan pohjoispuolelta. Hakaniemenranta on Merihaan kohdalta liian kapea.

Vastine

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 31.8.2016 Kruunusillat-hankkeen toteuttamisen Helsingin keskustan ja Laajasalon väliseksi raitiotieyhteydeksi. Päätös sisältää Pitkäsilta–Hakaniemenranta–Nihti-linjauksen.

Raitiotien linjaaminen

Raitiovaunun aiheuttaman melun ja tärinän enimmäisarvot tulee ilmoittaa kaavassa. Ja mihin arvoihin pyritään raitiotien osalta?

Vastine

Suomessa ei toistaiseksi ole olemassa virallisia raja- tai ohjearvoja liikenteen aiheuttamalle runkomelulle tai tärinälle. VTT on esittänyt suosituksensa sekä runkomelun, että liikennetärinän osalta suunnittelun tavoitearvoiksi. Runkomelun tavoitearvona asuinhuoneistossa voidaan avoradoilla käyttää tyypillisesti arvoa L_{ASmax} 35 dB. Tärinän osalta vanhoilla asuinalueilla tulisi tavoitella vähintään värähtelyluokkaa, jossa värähtelyn tunnusluku $v_{w,95}$ 0,6 mm/s ei ylittyisi. Koska edellä mainitut lukuarvot ovat luonteeltaan tavoitearvoja suunnittelulle, eivätkä virallisia raja- tai ohjearvoja, ei niitä myöskään kaavamääräyksellä ole syytä saattaa sellaiseen muotoon. Kaavoissa esitettävät julkisivun ääneneristävyydsmääräykset sen sijaan perustuvat pääsääntöisesti liikenteen aiheuttamaan keskiäänitasoon, jota verrataan valtioneuvoston päätöksen mukaisiin melutason ohjearvoihin.

Kaavassa on annettu runkomelua ja tärinää koskeva määräys, jotta raitiotien jatkosuunnittelussa asia tulisi otettua huomioon siten, ettei ympäristöön aiheutuisi merkittävää häiriötä. Runkomelun ja tärinän mahdollista torjuntatarvetta arvioidaan tarkemmin toteutussuunnittelussa. Kruunusilltojen raitiotieyhteyden suunnitteluun liittyen on tehty alustavaa arviota, jonka mukaan raitiotieliikenteestä ei aiheutuisi merkittävää riskiä runkomelun tai tärinän aiheuttamasta häiriöstä nyt asemakaavoitettavan raitiotieosuuden rakennetussa lähiympäristössä.

Pysäköintipaikat vähenevät Hakaniemenrannassa ja Siltavuorenrannassa uusien liikennejärjestelyjen takia. Tällä on vaikutuksia esimerkiksi Hakaniementorin ja hallin toimintaan.

Vastine

Hakaniemenrannan ja Siltavuorenrannan pysäköintipaikat poistuvat, kun alueen liikennejärjestelyt muuttuvat ja Hakaniemenrantaan osoitetaan uusi raitiotieyhteys ja täydennysrakentamista. Hakaniemen ympäristön pysäköintiin on varauduttu torin alaisella pysäköintilaitoksella. Laitokseen mahtuu 700 paikkaa.

Siltavuorenrannan katu on luokituksestaan pääkatu ja rantaan osoitetaan kävelyn ja pyöräilyn yhteydet. Vastavuoroisesti alueen kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteydet paranevat merkittävästi kaavan myötä.

Siltavuorenrannan liikennemäärät kasvavat suunnitelman myötä ja Unioninkadun Siltavuorenkadun risteys tulisi siksi ottaa mukaan liikennesuunnitelmaan. Lisäksi pysäköintipaikkojen määrän vähenemisen Siltavuorenrannassa katsottiin olevan huono asia. Lisäksi kiinnitettiin huomiota, ettei Siltavuorenrannan suuntaista kävely-yhteyttä ole esitetty suunnitelmissa.

Vastine

Alueen liikenteen toimivuutta on tarkasteltu liikenteen simuloinneilla ja niiden pohjalta on todettu risteysten ja alueen katuverkon toimivuus. Siltavuorenrannan liikennemäärä tulee kasvamaan. Kasvua rajoittaa kuitenkin mm. se ettei Siltavuorenrannan suunnalle voida antaa Unioninkadun risteuksen liikennevaloissa nykyistä enempää vihreää aikaa, mikä tarkoittaa, ettei reitti muodostu erityisen houkuttelevaksi tulevaisuudessa. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään huomiota rannan kävely-ympäristön laatuun ja jatkuvuuteen.

Ajoyhteys Lintulahdenkuja 4 sijaitsevan toimistorakennuksen sisäpihalle

Vastine

Liikennesuunnitelmaa tarkennetaan siten, että Lintulahdenkujan olemassa olevat yhteydet ovat jatkossakin käytössä.

Liikenne ruuhkautuu liikennevaloristeysten takia

Vastine

Alueen liikenteen toimivuutta on tarkasteltu liikenteen simuloinneilla ja niiden pohjalta on todettu risteysten ja alueen katuverkon toimivuus.

Kävelysilta Siltavuorensalmen yli

Vastine

Ks. vastine **Kevyen liikenteen siltayhteys Kruununhaasta Hakaniementorille.**

Poistuuko bussiliikenne kaavamuutosten myötä?

Vastine

Joukkoliikenneyhteys Haapaniemenkatua pitkin ei ole mahdollinen jatkossa.

Suunnittelualueelle sijoittuu yksi bussipysäkkipari Sörnäisten rantatielle. Arkisin liikennöity linja kulkee alueen ohi Sörnäisten Rantatieltä Hanasaarenkadun kautta Kalasataman suuntaan. Toinen kaava-alueella palveleva bussipysäkkipari sijoittuu Hanasaarenkadulle heti suunnittelualueen ulkopuolelle. Bussiliikenteen linjasto tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Suunnitelma ei täytä MRL:n asemakaavan sisältövaatimuksia turvallisen, terveellisen ja viihtyisän kaavoituksen osalta

Vastine

Asemakaava on laadittava siten että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle ympäristölle. Asemakaavan tavoitteet sekä ympäristön lähtökohdat huomioon ottaen asemakaava täyttää sisältövaatimukset. Asemakaavan muutos parantaa alueen viihtyisyyttä erityisesti merenrannoissa, olemassa olevia puistoja laajennetaan ja seudullisia reittejä yhdistetään paremmin verrattuna nykytilanteeseen. Terveellisen ympäristön edellytykset täyttyvät sillä asemakaavan muutos tukee keskeisen uuden joukkoliikenneyhteyden mahdollistamista Hakaniemeen, samoin kaava mahdollistaa vesireittiliikenteen paremmat edellytykset alueella nykyiseen verrattuna. Alueen turvallisuus paranee merkittävästi, kun liikennejärjestelyjä muutetaan siten, että se vastaa myös jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja joukkoliikenteen tarpeisiin autoilun ohella. Asemakaavalla ohjataan myös rakennusten suojautuminen melulta ja ilman epäpuhtauksilta.

Energiahuollon alueen vaikutuksia asemakaava-alueen pohjoisosaan esitetyn uuden maankäytön kannalta selvitetään asemakaavaehdotuksen valmistelun aikana. Asemakaavaluonnoksessa on määräys, jolla varmistetaan, että terveellisyyden ja turvallisuuden edellytykset selvitetään jatkosuunnittelussa ja että käyttöönoton edellytys on, että terveellisyyden ja turvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

Asemakaavassa on maaperän pilaantuneisuuden tutkimista ja kunnostamista koskeva kaavamääräys, jolla varmistetaan, ettei maaperän pilaantuneisuudesta aiheudu terveys- tai viihtyvyyshaittaa.

Kaava mahdollistaa alueen korkotasojen ja kunnallistekniikan jatkosuunnittelussa varautumisen merivedenpinnan nousuun sekä lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.

Kaavassa on annettu määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotien ympäristöön aiheutuisi merkittävää häiriötä runkomelusta tai täristä.

Vaikutusten arviointi on puutteellinen hotellin osalta

Vastine

Ks. vastine **Hotellirakennusten korttelialue Hakaniemenrannassa.**

Alueen rakentamisen aikana paalutustyöt saattavat vaurioittaa naapurirakennuksia. Rakentamisen aikaiset jalankulkuyhteydet alueen läpi tulee huomioida erityisesti siltojen rakennusaikana. Lisäksi alueelle toivottiin väliaikaistoimintoja.

Vastine

Asemakaavassa ei oteta kantaa alueen väliaikais- ja rakentamisaikaisiin järjestelyihin. Lopulliset perustamistavat ja rakenneratkaisut määritetään toteutus suunnittelun yhteydessä.

Kunnallisteknisten verkostojen huomioiminen suunnittelussa

Vastine

Alueen kaavoituksen yhteydessä on laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma, jossa huomioidaan alueen verkostojen tarve ja mitoitus alueella.

Veden vaihtuvuus salmessa vaikeutuu täyttöjen myötä ja sillä on vaikutuksia veden laatuun.

Vastine

Ks. vastine **Tarkemmat selvitykset.**

Pienvenesatamien toiminta alueella ja vesireittiliikenne

Vastine

Alueen pienvenesatamien toiminta turvataan asemakaavan muutoksen yhteydessä. Jatkosuunnittelussa tullaan kiinnittämään huomiota erityisesti rantojen virkistyskäytön ja satamatoiminnan yhteensovittamiseen. Tavoitteena on, että satamien huoltoajo mahdollisuudet turvataan vähintään nykyisissä puitteissa.

Merihaan pohjoispuolinen satama-alueen saavutettavuus vesitse heikenee merkittävästi Merihaansillan rakentamisen myötä, kun sillan alituskorkeudeksi tulee 2,4 m keskivedenpinnasta. Pienvenesatamatoimintojen kehittämisestä ja jatkumisesta alueella on neuvoteltu liikunta- ja vapaa-ajantoimialan merellisen osaston kanssa. Kajakkivarastolle ei mahdollisteta erillistä tilaa alueella, mutta kivijalkaliiketoista tai kelluvana ratkaisuna satama-alueella varasto on mahdollinen.

Hakaniemensillan alituskorkeus mahdollistaa jatkossakin suurimman osan vesireittiliikenteen aluksista saapumisen Hakaniementorin läheisyyteen, jatkosuunnittelussa on varauduttu vesibussilaiturin sijoittamiseen John Stenbergin kadun ranta-alueelle.

Yhteenveto asukastilaisuuksista

1.10.2014

Tilaisuudessa kerättiin asukkaiden ideoita suunnittelutyön pohjaksi. Suunnittelijat keräsivät osallistujien ideoita ylös. Tämän jälkeen pidettiin paneelikeskustelu.

17.2.2015

Tilaisuudessa esiteltiin alueen vaihtoehtoisia suunnitelmia sekä asemakaavoituksen vaiheita. Tarkemmin alueen suunnitteluun tutustuttiin teemojen kautta, jotka olivat Korttelit ja asemakaavoitus, Rannat ja julkisetilat sekä Liikenne.

19.10.2016

Asukastilaisuus järjestettiin info- ja näyttelytila Laiturilla, jonne saapui noin 100 ihmistä. Tilaisuudessa nousivat erityisesti esille hotellin sopivuus alueelle, sen sijoittuminen ja koko. Alueelle toivottiin enemmän vehreyttä ja puistoja. Lisäksi huolta herätti myös pysäköintipaikkojen riittävyys suunnitelman toteutuessa.

29.10.2018

Paikalle saapui noin 120 asukasta. Tilaisuus järjestettiin info- ja näyttelytila Laiturilla. Tilaisuuden aluksi Hakaniemenranta 16 taloyhtiön hallituksen edustajat palkittiin rakentavasta yhteistyöstä kaupungin kanssa.

Aluksi esiteltiin alueen hankkeita, Hakaniementorin suunnittelutilanteen, alueen asemakaavan muutokset ja Hakaniemenrannan ideakilpailun voittaneet ehdotukset. Lopuksi käytiin läpi alueen liikennesuunnittelutilanne ja rakentumisen vaiheistusta.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 7.6.–6.7.2023

Muistutukset

Kaavaehdotuksesta tehtiin 24 muistutusta.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat rakentamisen määrään, rakennusten korkeuksiin ja sijoitteluun, vesialueen kaventamiseen ja merentäyttöön, Sörnäistenrantatien leveyteen, ylitykseen ja nopeusrajoitukseen sekä tien aiheuttamaan meluun ja huonoon ilmanlaatuun sekä uusille että olemassa oleville asukkaille, uuteen rinnakkaiskadun sijaintiin Merihaan edustalla ja sen aiheuttamiin ruuhkiin ja rajoituksiin Merihaan täydennysrakentamisen osalta, jalankulkuun, pyöräilyyn ja julkiseen liikenteeseen, keskustatunneliin, vaikutuksiin lintuihin, kaloihin ja muihin eläimiin, lintujen turvallisuuteen, veneilyyn ja venesatamiin, koirapuistoon, puiston, puuston, virkistysalueen ja avoimen viher- ja ranta-alueiden menetykseen, viherkertoimeen, tulvakorkoon, tuulitunneliefektiin, näkymiin ja alueen merellisyyteen, pysäköintitaloon, autopaikkoihin ja autoiluun, liikennejärjestelyihin, alueen käynnissä oleviin ja tuleviin rakennusaikaisiin haittoihin, toimistokäyttöön, korttelipohjiin ja rantapromenadiin sekä alueen kehittämiseen laajemmin.

Vastineet muistutuksiin aihepiireittäin

Rakentamisen määrä, rakennusten korkeus ja sijoitus

Alue on liian täyteen rakennettu. Aluetta olisi ehdottomasti voinut kehittää eteenpäin ilman näin massiivista lisärakentamista tarjoten tilaa luonnolle sekä nykyiselle virkistyskäytölle.

Uusien kortteleiden tulisi olla umpikortteleita, yhtenäisine räystääslinjoi-neen. Tämä olisi jatkumoa ympäröivälle kaupunkirakenteelle sekä erot-taisi selvästi yksityisen piha-alueen ja julkisen tilan. Rakennusten eriä-vät korkeudet eivät sovi ympäristöön ja korkeiden rakennusten sijoitta-mien rantaan tarkoittaa sitä, että kaupunki kaavoittaa rakennusyhtiöille eikä kaupunkilaisille. Korkeat kerrostalorakennukset ovat erittäin re-surssi-intensiivisiä, lisäävät segregatiota, estävät auringonvaloa ja nä-kymiä, lisäävät tuulisuutta sekä eivät sovi rakennushistoriallisesti mer-kittävään ympäristöön.

Asemakaavaehdotuksen eteläosa liittyy Pannukakunpuistiksoon ja Me-rihaan pohjoisosaan toimistorakennusten korttelialueella, johon on esi-tetty 8–12-kerroksisia rakennuksia. Kaupunkilaisten viihtyisyyden kan-nalta olisi perusteltua, että KT-korttelin kokoa ja kerrosalaa pienennet-täisiin ja tilaa annettaisiin enemmän puistomaiselle, toiminnallisesti mo-nimuotoiselle urbaanille aukiolle.

Vastine

Alueen täydennysrakentaminen pohjautuu kaupungin strategisten, yleiskaavan ja Asumisen ja maankäytön ohjelman tavoitteisiin tiivistää kaupunkirakennetta olemassa olevien joukkoliikenteen solmukohtien ympäristössä. Suunnittelun täydennysrakentamisen periaate on, että uusi rakenne sovitetaan vanhaan samoista kaupunkirakenteellisista lähtökohdista, kuten keskeiset yhteydet, näkymät ja akselit alueella.

Suunnittelun lähtökohta on ympäristön rakenteen huomioiva täyden-nysrakentaminen. Tavoitteena on, että korttelirakenne, rakennusten rytmi, korkeus ja materiaalit sopeutuvat ympäröivään korttelirakentee-seen. Yhtenäinen julkisivu Sörnäisten rantatien suuntaan yhdistää alu-een olemassa olevaan Vilhonvuoren historialliseen RKY-alueen kau-punkijulkisivuun sommittelultaan ja materiaaleiltaan. Rakennusrivi suo-jaa myös tulevia kortteleita tien melulta. Sörnäisten rantatien rajaaman rakennusrivin itäpuolella, eri korkuiset rakennukset mahdollistavat nä-kymiä ja valoisuutta sekä rakennusten väliin että asuinkerroksiin, luovat monipuolisia asuntomuotoja ja vaihtelevaa kaupunkijulkisivua rannan suuntaan. Kortteleiden väliset kujat jatkavat olemassa olevan katuver-koston koordinaatistoa, mahdollistaen näkymiä Kallion suunnasta me-relle päin.

Etelän KT-kortteli muodostaa päätteen uudelle alueelle. Pannukakun-puistikosta menetetään osa, mutta rannan puolelle muodostuu uutta julkista virkistystilaa, rantapromenadin ja aukioiden muodossa. KT-

korttelin muoto suojaa rantaa liikenteestä aiheuttavilta haitoilta ja luo aukiotilan rantapromenadin päätteeksi.

Vesialueen kaventaminen ja merentäyttö

Kaavaehdotus perustuu merialueen täyttöön täydennysrakentamisen mahdollistamiseksi. Hanasaaren ja Sörnäistenrannan asemakaavaehdotusten myötä Suvilahden vesialueen koko pienenee merkittävästi kaikilta reunoiltaan. Merellinen Helsinki on ainutlaatuinen ja nyt merellisyden ominaispiirrettä ja tunnetta tuhotaan suunnitelmissa.

Avoin vesialue on tiiviissä kaupunkirakenteessa merkittävä viihtyisyys-tekijä: vesialue lisää valoisuutta ja tarjoaa paljon mahdollisuuksia virkistyskäyttöön. Rantaterrassit, urbaanit uimapaikat ja laiturit melojille ja suppailijoille parantavat kaupunkilaisten elämänlaatua. Kaavaehdotuksessa on tunnistettu nämä mahdollisuudet, mutta suunnitelmaa tulisi kehittää siten, että Suvilahden vesialuetta ei pienennettäisi näin rajusti ja sen myötä virkistysmahdollisuudet olisivat kaupunkilaisten näkökulmasta paremmat. Maantäytöllä muokataan ympäristöä pitkäksi aikaa eteenpäin. Vaikka jouduttaisiin tinkimään kerrosalatoivoitteista, saavutettaisiin pitkällä tähtäimellä etuja siinä, että kaupunkiympäristöstä muodostuisi asumisen ja elämisen näkökulmasta laadukkaampi. Merenlahti tulee pitää avoimena ja pitää merellisyys olennaisena osana sekä Merihaan että uuden asuinalueen olemusta.

Merentäyttäminen on kallista ja vie lähialueen asukkailta vene- ja uimapaikat. Tällä on negatiivisia vaikutuksia myös luonnon ja päästöjen näkökulmasta, kun maata joudutaan tuomaan alueelle. Toimenpide on ristiriitainen monien kaavassa mainittujen ympäristöön ja virkistykseen liittyvien periaatteiden ja suunnitelmien kanssa. Helsingin kaupungin strategiassa mainitun ”Merellinen Helsinki” nimissä rantojen pitäisi antaa olla, eikä muokata niitä jatkuvasti ja voimakkaasti. Tältä pohjalta täytön laajuus tulisi ottaa uuteen tarkasteluun ja tutkia olisiko vuonna 2017 hyväksytyn muutosluonnoksen maltillisemmat linjaukset tältä osin järkevämpiä.

Kaavoituksessa tulisi ottaa kantaa ja esittää toimenpiteitä vesialueen kunnossapitoon ja veden luonnolliseen vaihtuvuuteen estämään rehevöitymistä.

Kaava-alueen suunnitelmissa merenlahden täyttö tulee minimoida rakentamisen ympäristövaikutusten pienentämiseksi ja kaava-alueelle suunniteltu täydennysrakentaminen tulee sopeuttaa pienempään merenlahden täyttöasteeseen.

Vastine

Täyttöjen myötä merenlahti kapenee ja olemassa oleva avoin tila muuttuu rakennetuksi, kaupunkimaiseksi alueeksi. Maa-alueen laajeneminen mahdollistaa rakentamista uuden Sörnäisten rantatien ja meren väliin sekä uutta julkista ranta-aluetta meren ääreen.

Merellisyyttä tuetaan luomalla alueelle uutta julkista, helposti saavutettavissa olevaa ranta-aluetta, johon sijoittuu palveluita ja julkista tilaa sekä mahdollistaa pääsyn meren äärelle. Uusi julkinen rantatila yhdistää Merihaan rantareitin etelässä, Hanasaarenkadun kupeessa olevaan Suvilahdenpuistoon pohjoisessa.

Asemakaava ei aiheuta merkittäviä vaikutuksia vesien virtauksiin, vedenvaihtoon tai vedenlaatuun.

Sörnäisten rantatien leveys, ylitys ja nopeusrajoitus

Sörnäisten rantatien kaistamäärän lisääntyminen, muodostamaan 8-kaistaisen tien, sekä tien ylityspaikkojen vähyys on turvallisuusriski kaikille ilman autoa liikkuville. Rantatie on jo nyt aivan liian leveä, meluisa, ja täynnä autoja ja tien ylityskohtia ei ole tarpeeksi. Tämä on ristiriidassa kaupungin liikkumisen muotojen ja ympäristötavoitteiden osalta, jossa kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tulisi suunnittelussa priorisoida.

Sörnäisten rantatien estevaikutus kävelylle on valtava. Sen varrella ei ole mukava kävellä, eikä sitä ole hyvä ylittää. Liikennevaloja joutuu odottamaan pitkään, eivätkä hitaasti kävelevät ehdi ylittämään sitä vihreiden palaessa vain lyhyen aikaa.

Keskustatunnelin rakentaminen on erittäin huono perustelu rantatien leventämiselle, sillä koko keskustatunnelin on kaupungin omaa linjanvetoa vastaan. Satojen miljoonien käyttäminen autoinfraan ei tue automäärien aktiivista vähentämistä.

Jalankulku tulisi huomioida paremmin suunnitelmissa. Onko esim. sivukuatu mahdollista poistaa kokonaan? Onko mahdollista lisätä suojateitä? Onko rantatien nopeusrajoitusta sekä suunnittelunopeutta mahdollista laskea?

Vastine

Sörnäisten rantatien kaistamäärä säilyy ennallaan, kumpaankin suuntaan on kolme moottoriajoneuvoliikenteen kaistaa, joiden lisäksi risteyksissä on vasemmalle kääntymiskaistat. Sörnäisten rantatie on erittäin vilkasliikenteinen pääkatu, johon ei voida sijoittaa liittymiä suoraan tonteilta. Tonttien autoliikenne järjestetään rinnakkaiskadulta, jotta ranta on mahdollista rajata pois autoilulta. Hämeentien muutos joukkoliikennekaduksi on korostanut autoliikenteen merkitystä entisestään Sörnäisten rantatiellä ja liikennesuunnitelmassa esitetty kaistamitoitus on perusteltu.

Sörnäisten rantatien jalankulun ylityspaikkojen määrä kasvaa kahdella suojatieylityksellä, jotka sijoittuvat Kaikukadun ja Lintulahdenkadun kohdalle. Lintulahdenkadun jatkeelle sijoittuva suojatie on lisätty kaavaehdotusvaiheen jälkeen. Suojatieylitysten pituus lyhenee nykyistä kaavamman kaistamitoituksen vuoksi.

Suunnitelmassa varaudutaan Helsingin yleiskaavaan merkittyyn keskustatunnelin suuaukkoon tilavarauksena. Suunnitelma ei ota kantaa keskustatunnelin toteutukseen.

Suunnitelmaan on lisätty yksi Sörnäisten rantatien ylittävä suojatie kaavaehdotusvaiheen jälkeen. Sörnäisten rantatien nopeusrajoitus muutetaan 10 km/h nykyistä rajoitusta pienemmäksi.

Sörnäisten rantatien melu ja ilmanlaatu

Vilkaasti liikennöidyn Sörnäisten rantatien päästöistä huolimatta alueen nykyisten pienhiukkaspitoisuuksien raja-arvot alittuvat johtuen puoliavoimesta tilasta. Kaavaehdotuksessa todetaan täydennysrakentamisen luovan Sörnäisten rantatielle kuilumaisen alueen, jossa hiukkaspitoisuuksien ylittyminen on vartenotettava riski, kuten myös meluongelmat rantatien reunaan rakennettavissa taloissa ilman erityisiä toimenpiteitä äänieristyksen varmistamiseksi. Liikenteen paine ja siihen liittyvät päästöt tulevat jatkossakin keskittymään Sörnäisten rantatielle, sillä se on itäisen kantakaupungin pääreitti keskustaan. Vaikka selosteessa todetaan melu- ja hiukkashaittojen olevan merkittävästi pienemmät sisäpihojen puolella, tulisi kaavan lähtökohdaksi ottaa asumisterveyden ja viihtyvyyden takaaminen kokonaisuudessaan uusissa asuinrakennuksissa.

Sörnäisten rantatien varrelle kaavoitettavien rakennusten tulisi olla muita kuin asuinkerrostaloja ja/tai rakennusten korkeutta, kokoa ja sijoittelua tulisi selvittää uudelleen niin, että ns. kuiluja, joissa ilmanlaadun heikkous on todennäköinen, ei syntyisi.

Suunnitelmassa kuvataan, miten uudelle asuinalueelle ei saisi tulla ilmansaasteita sekä melua, kun ajoradat ovat niin lähellä asutusta. Onko tarkasteltu, mitä Sörnäisten rantatien siirtäminen lähemmäksi nykyistä asutusta tarkoittaa? Miten nykyisten lähiasukkaiden näkökulmasta varmistutaan, ettei meluhaitta tule asuntoihin saakka sekä kaikkien näiden autojen aiheuttamat saasteet kantaudu sisälle?

Vastine

Ilmanlaatuselvityksen tulosten mukaan pienhiukkasten (PM_{2,5}) vuosipitoisuus alittaa raja-arvon selvästi Sörnäisten rantatien katukuilumaiseksi muodostuvalla katuosuudella jo nykypäästöjen (2019) skenaariossa.

Kuten kaavaselostuksessakin on tuotu esiin hengitettävien hiukkasten (PM₁₀, ns. katupöly) vuorokausiraja-arvon ja kansallisen ohjearvon ylittyminen Sörnäisten rantatiellä on mahdollista myös tulevaisuudessa katukuilun puolella, vaikka päästömallissa ei ole huomioitu katujen kunnossapitotoimia. Ihmisten altistumista ilman epäpuhtauksille ja melulle on tarpeen pyrkiä ehkäisemään esim. eri toimintojen sijoittelussa ja rakennussuunnittelussa, riippumatta siitä ylittyvätkö voimassa olevat raja- ja ohjearvot.

Kaavaratkaisun mukaisia käyttötarkoituksia tai rakennusten massoitte-
lua ei ole tarpeen muuttaa. Ottaen huomioon selvitysten tulosten perus-
teella kaavassa annetut määräykset haitallisten melu- ja ilmanlaatu-
vaikutusten estämiseksi ja rajoittamiseksi, kaavaratkaisu täyttää kokonai-
suudessaan terveellisyyden ja viihtyisyyden vaatimukset.

Sörnäisten rantatien linjaus kulkee Vilhonvuoren korttelirakenteen myö-
täisesti jo voimassa olevassa asemakaavassa. Vaikka tätä muutosta ei
ole toteutettu, kadun siirto ja siitä mahdollisesti aiheutuvat ympäristö-
vaikutukset eivät sisälly kyseessä olevaan asemakaavaan.

Kaava-alueen maankäytön autoliikennetuotos on noin 1600 ajoneuvoa
vuorokaudessa. Sörnäisten rantatiellä uuden maankäyttö tuottama lisä
on noin 3 %. Tällä lisällä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta ym-
päristön ilmanlaatu- tai melutilanteeseen.

Kaavan meluvaikutusten arviointia on täydennetty siten, että lähiympä-
ristön melutilannetta on tutkittu sekä ilman kaavan mahdollistamia ra-
kennusmassoja että niiden kanssa. Kaava-aluetta lähimpien asuinra-
kennusten julkisivuihin kohdistuvat päiväaikaiset melutasot nousevat
osalla julkisivuista 1–3 dB. Pääosin melutasot nousevat vain noin 1 dB.
Suurempi 2–3 dB melutasojen nousu koskee vain pientä osaa julkisi-
vuista, mutta keskiäänitasot jäävät näillä osin noususta huolimatta alle
VNp 993/1992 melutason ulko-ohjearvon 55 dB. Selvitys on lisätty se-
lostuksen liitteeksi.

Kaavan mahdollistama rakentaminen muodostaa Sörnäisten rantatielle
kuilumaista katuosuutta, mikä nostaa epäpuhtauspitoisuuksia etenkin
katutilassa ja kadun puolella, mutta estää niiden leviämistä laajemmalle
ympäristöön. HSY:n Ilmatieteen laitoksella teettämien autoliikenteen
tyypin oksidipäästöjen leviämismallilaskelmien (Ilmatieteen laitos 2023)
tulosten mukaan nykyisen puoliavoimen ympäristön muuttuminen katu-
kuilumaiseksi heikentää katutilan ilmanlaatua ja nostaa pitoisuuksia
selvästi Sörnäisten rantatien itäpuolella (uudet rakennusmassat). Kaa-
van mukaisen rakentamisen aiheuttama muutos kadun länsireunalla
jää huomattavasti pienemmäksi ja ilmanlaatu heikentyy vain hieman.

Pakokaasuperäisten päästöjen osalta ilmanlaatutilanne paranee huo-
mattavasti joka tapauksessa vuoteen 2025 ja 2030 mennessä ja kaa-
vamuutoksesta aiheutuvan katurakenteen muutoksen merkitys kadun
länsipuolelle jää hyvin pieneksi. Hengitettävien hiukkasten päästöt eivät
kuitenkaan ole vastaavasti laskussa. Kaavamuutos ei tuo kuitenkaan
katua lähemmäs olemassa olevia asuinrakennuksia tai muuta päästö-
jen leviämisolosuhteita olemassa olevien lähimpien asuinrakennusten
suuntaan. Mittausten ja mallinnusten mukaan pitoisuudet laimenevat
melko nopeasti etäännyttäessä kadusta eli päästölähteestä. Ilmanlaa-
dun ei siten arvioida oleellisesti heikkenevän lähiympäristön asuinra-
kennusten luona kaavamuutoksen vaikutuksesta. Kaavaselostusta on
täydennetty kaava-alueen ympäristöön kohdistuvien vaikutusten osalta.

Uusi rinnakkaiskatu Merihaan edustalla ja sen aiheuttama ruuhka ja rajoitukset Merihaan täydennysrakentamisen osalta

Merihaka on käynnistänyt kaavavaiheen suunnittelun tavoitteena korvata pysäköintitalot Hakaniemenranta 10 ja Haapaniemenkatu 10 uusilla pysäköintilaitoksilla, jotka sijoitettaisiin rakennettavien asuinkerrostalojen kivijalkaan.

Kaavaehdotus tuo uutta ajoneuvoliikennettä uudelta katualueelta 550 ajoneuvon verran mikä ohjataan Haapaniemenkadun liittymään, mihin ennestään tulee Merihaasta arviolta 900–1 000 ajoneuvoa. Ruuhka-aikoina järjestely tukkii tai vähintään ruuhkauttaa vakavasti Haapaniemenkadun ja Sörnäisten rantatien risteysalueen. Merihaan pysäköintitaloissa ja sen kannen alla olevissa pysäköintitiloissa on autopaikat 1 321 autolle, joista autopaikoista varattuina on jatkuvasti 900–1 000 autopaikkaa sisältäen myös Merihaan ulkopuolelle vuokrattuja autopaikkoja. Ajo pysäköintipaikoille ja sieltä ulos tapahtuu kokonaan Haapaniemenkadun kautta.

Kaavaehdotuksessa katualue on merkitty olevan Haapaniemenkatu 10 pysäköintitalon välittömään läheisyyteen. Se rajoittaa merkittävästi Merihaan suunnittelua korvata tulevaisuudessa pysäköintitalo mahdollisella uudisrakentamisella. Rakennusvaiheessa toimintojen sijoittaminen aiheuttaa logistisesti hankalia ratkaisuja risteysalueelle.

Merihaan luonnossuunnitelmissa on pysäköintitalon Haapaniemenkatu 10 suunniteltu 15 kerroksinen asuinkerrostalo minkä kivijalkaan liiketila ja pysäköintiä. Kaavaehdotus aiheuttaa merkittävää rajoitetta tällaisten suunnitelmien toteuttamiselle. Näitä suunnitelmia on esitetty Helsingin kaupungin kaavoituksessa.

Merihaka esittää kaavaehdotusta muutettavaksi katualueen linjauksen osalta sekä etsimään muuta liittymää Sörnäisten rantatielle.

Vastine

Asemakaavaehdotuksessa esitetyn uuden rakentamisen Haapaniemenkadun risteykseen tuottaman liikennemäärän arvioidaan olevan 550 ajoneuvoa vuorokaudessa. Aamun ja iltapäivän ruuhkaisimpina tunteina liikennemäärä on noin 55 ajoneuvoa tunnissa. Liikennemäärä koostuu lähes kokonaan toimistotontin matkatuotoksesta, koska asuntojen pysäköinti sijoitetaan Hanasaarenkadun varteen pysäköintilaitokseen. Uuden maankäytön tuottama liikenne kulkee vastasuuntaan Merihaan asukkaiden liikenteen kanssa. Liikennemäärä on kohtuullinen ja sen ei arvioida ruuhkauttavan Haapaniemenkadun risteyksen Merihaan haaraa. Rinnakkaiskatuyhteys osoitteessa Haapaniemenkatu 10 sijaitsevan pysäköintilaitoksen edustalla sijoittuu voimassa olevan asemakaavan mukaiselle katualueelle.

Jalankulku, pyöräily ja julkinen liikenne

On hyvä, että kevyen liikenteen rantareitti muodostuu myös keskustasta itäiseen kaupunkiin. Reitin tulisi olla mahdollisimman luonnonmukainen hiekkateineen ja istutuksineen, mutta kaikkea rannan rakentamista tulee välttää (esim. rakennetut porrastanteet rantaan).

Asemakaavasuunnitelmassa puhutaan paljon hyvän kävelyreitin mahdollisesta ja pienistä oleskelualueista sekä palveluiden parantamisesta esim. kivijalkaliikkeillä. Näitä on kuitenkin lähialue jo täynnä ja rantareitti toimii jo nykyisellään erittäin hyvänä kulkuväylänä niin kävely- kuin pyöräliikenteellekin, erityisesti pyöräilyväylät alueella toimivat moitteettomasti ja ne on saatu pidettyä hyvin toimivina myös meneillään olevista työmaista huolimatta.

Merihaan julkisen liikenteen palvelu ovat heikentyneet viimeisen 15 vuoden aikana merkittävästi. Viimeisen muutos on se, että Kruunusiltujen rakentamisen vuoksi ja Hakaniemenrannan raitiovaununlinjan vuoksi Merihaasta poistui kokonaan bussiyhteys.

Vastine

Sörnäisten rantapromenadi varataan etenkin kävelyn, oleskelun ja virkistuksen käyttöön. Pyöräliikenteen pohjois-eteläsuuntainen reitti kulkee Sörnäisten rantatien varressa. Rantapromenadin eteläosassa kulkee pyöräliikenteen reitti poikittain Hanasaaren yhdistyvän sillan ja Sörnäisten rantatien välillä.

Rantapromenadilla kurotaan kiinni rakentamisen tulvasuojaukseen perustuva korkeusero yhtenäisen kaikille avoimen rantareitin osalla, jonka luonne määräytyy osana tulevaa kaupunkirakennetta.

Pintamateriaaleja ei ole määritelty asemakaavassa, vaan ne tarkentuvat jatkosuunnittelun yhteydessä. Viitesuunnitelmassa on tavoiteltu alueen teolliseen historiaan pohjautuvia pintamateriaaleja. Rannan tuntumassa kulkevan reitin pinnan tulee kestää virkistyskäyttöä ja kunnossapitoa sekä meriveden pinnan vaihtelua. Rakennetuilla porrastanteilla mahdollistetaan veden äärelle pääsy ja siten Helsingin merellisyyttä tukevaa kaupunkitilaa. Portaiden ohella rannan suuntaisesti promenadin varrelle luodaan vedenalaisen luonnon elinympäristöjä.

Sörnäistentunneli

Helsinki on julistanut ilmastohätätilan ja lupautunut parantamaan kävely- ja pyöräilyolosuhteita merkittävästi kaupungissamme. Pitäisi harkita, että Sörnäisten tunnelia ei rakennettaisi (Aallon liikennetekniikan professori Milos Mladenovic on esimerkiksi kuvannut hyvin tämän tunneliratkaisun ongelmia 2020-luvulla tällaisia päätöksiä edelleen tehtäessä). Täten varmasti voitaisiin myös harkita nykyisten ajoväylien lukumäärän vähentämistä osana ilmastokriisitietoista pidemmän aikajän-teen suunnittelua. Tuntuu uskomattomalta alkaa rakentaa 2030-luvun

hujakoilla uutta tunnelia Helsinkiin, joka merkittävästi sitoo meidät tulevaisuudessa autoriippuvuuteen ja parantaa yksityisautoilun houkuttelevuutta jatkossakin.

Vastine

Tämän asemakaavan valmistelussa ei oteta kantaa Sörnäistentunnelin toteutukseen.

Vaikutukset lintuihin, kaloihin ja muihin eläimiin

Suunniteltu merialueen kaventaminen vaikuttaa huolestuttavalta. Alueella on paljon kalastajia, ympäri vuoden: talvella jään päällä, muutoin rannalla tai veneessä. Miten merialueen pienentäminen vähentää alueen kalakantaa?

Merihaassa on myös erittäin runsas lintukanta, asukkaat elävät sulassa sovussa lokkien, hanhien, meriharakoiden, tiirojen, varpusten, mustarastaiden, joutsenten, pulujen, tilhien, ja monen muun kanssa. Nykyiset remontit ovat jo vähentäneet lintuja merkittävästi, pesäpuita on kaadettu ja remonttimeteli stressaa eläimiä.

Kalasadaman norppa oli tänä keväänä Sörnäisten rannalla, näiden rakennussuunnitelmien jälkeen sille ei enää ole tilaa. Jos rannat valjastetaan rakennuksille, miten käy alueen eläinten?

Suunnitelmat tulee tarjota tarkoitukseen suunniteltuja pesäpaikkoja rakennusten kolopesijälinnuille, kuten tervapääskyille ja varpusille. Rannoista ei saa muodostaa pystyreunaista sokkeloa, joka on hukkumisriski eläimille. Luontoa tulisi varjella kaupungissa; jättää tilaa kaupunkiluonnolle ja vaalia jo syntyneitä ekosysteemejä.

Vastine

Alueella ei ole Helsingin luontotietojärjestelmään merkittyjä arvokkaita luontokohteita. Tavoitteena on, että rannan suuntaisesti mahdollistetaan kaksi jalankulun tasoa, joita jäsentää kaksi aukiota. Aukioilta on pääsy veden äärelle. Muilta osin rantaan pyritään mahdollistamaan vedenalaisten elinympäristöjen muodostuminen. Rannan luiskan muotoilulla ja istutuksilla edistetään vedenalaisen luonnon elinympäristöjen muodostumista.

Merihaan kohdalla ja sen molemmin puolin rantaviiva on jo nyt rakennettua eivätkä suunnitellut täytöt vähennä luonnonrannan osuutta tai sijoitu merkittäville kalojen kutualueille. Täytön kohdalla ei ole erityisiä meriluonnon arvoja. Viheralueen niukkuuden vuoksi sitä joudutaan hakemaan myös merta täyttämällä.

Merihaasta on mahdollisuus tarkkailla monipuolisesti lintuja ja muita eläimiä, mutta kaupunginosan pesimälinnusto koostuu pääasiassa kaupunkilaistuneista lajeista, mm. alueen katoilla pesivistä lokeista. Merkit-

tävin pesimälaji on erittäin uhanalainen selkälokki, jonka pesimäpaikkoja katoilla kaavoitus ei vaaranna. Saukko ei pesi alueella mutta saattaa liikkua lähirantojen tuntumassa.

Itämerennorppa lienee hävinnyt Helsingin vesiltä, mutta harmaahylkeitä eli halleja tavataan nykyisin yleisesti myös sisälahdissa ja keskustan rannoilla. Hallin suojelun taso säilyy suotuisana kaavoitusratkaisusta riippumatta.

Rakennuksiin integroidut pesät ovat hyvä suunnitteluidea, mutta ei asemakaavalla säädeltävä kysymys.

Lintujen turvallisuus

Lasirakenteiden turvallisuutta linnuille parannettava "tavanomaisesta". Havainnekuvien seinät ovat monin paikoin hyvin lasisia siitä huolimatta, että osan eteen on sijoitettu metallikaiteet. Valosaasteen määrää on syytä vähentää sen sijaan että valon määrää säännönmukaisesti lisätään led-säästämisen varjolla ja värilämpötilaa kylmennetään (2000 K olisi parempi normi kuin 3000/4000 K).

Vastine

Kaavassa on määräys *"lasipinnat tulee käsitellä kuvioinnilla tai muutoin siten, että käsittely vähentää lintujen törmäysriskiä"*. Määräys parantaa lintujen turvallisuutta alueen rakentuessa ja on linjassa muiden rakennushankkeiden kanssa.

Valaistuksen periaatteet ovat kuvattu Sörnäistenrannan julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma -liitteessä. Yleissuunnitelman mukaan alueen pääreittien valaistuksessa noudatetaan Helsingin kaupungin ulkovalaistuksen suunnitteluohjetta. Valaisimina käytetään energiatehokkaita tasonvalaisimia ja pylväskorkeus sovitetaan alueelle sopivaksi eri reittien ja toimintojen mukaan. Voimassa olevilla ulkovalaistuksen periaatteilla pyritään energian säästämiseen ja valosaasteen vähentämiseen.

Alueen valaistuksen suunnittelussa noudatetaan Ranta-alueiden valaistuksen suunnitteluperiaatteet (2021) ohjeistusta. Valaistuksen tulee olla samanaikaisesti sekä hyvää käytettävyyttä ja turvallisuutta edistävää, että viihtyisää ja alueen identiteettiä ja elämyksellistä virkistyskäyttöä korostavaa valaistusta.

Vaikka rakennetussa ympäristössä valaistuksen tasovaatimus ranta-alueilla on muita ranta-alueita suurempi, tulee häiriövaloa pyrkiä minimoimaan välttämällä valaistuksen ylimitoitusta. Valaisinten suuntauksessa tulee käyttää valaisimia, jotka suuntaavat valon vaakatason alapuolelle ja vain halutulle alueelle (Häiriövaloselvitys 2021).

Veneily ja venesatamat

Merihaan edustan vesialueelle on sijoittunut pienvenesatama. Ennen väliaikaista väistöämme Kruunusiltojen työmaan alta Tervasaareen,

Merihaan Veneseura Ry:lla (MVS) oli Hakaniemenrannassa 66 matkavenepaikkaa ja 22 pienvene (soutu- ja moottorivene) paikkoja, ja Lintulahdessa 15 matkavenepaikkaa.

Esitetyssä kaavamuutoksessa väitetään virheellisesti että *“Merihaan edustan vesialueelle on sijoittunut pienvenesatama, jonka toimintaa ei ole mahdollista jatkaa Merihaansillan rakentumisen myötä.”* Alue muutetaan vesialueen siltojen alituskorkeuksia 12 (49) vastaavaksi toiminnaksi, kuten pienvene-, kajakki- tai SUP-lautatoiminnaksi. Sillan rakentaminen estää ainoastaan purjeveneiden ja isoimpien moottoriveneiden sijoittamisen Lintulahteen, minkä takia MVS siirtää soutu- ja pienet moottorivenepaikkansa Lintulahteen, vapauttaen laituri-tilaa Hakaniemenrannasta purjeveneille ja muille matkaveneille. Satama-altaaseen mahtuu hyvin laituri 20-30 pienveneelle ja MVS on jo suunnitellut Helsingin kaupungin kanssa tämän toteuttamista.

Pienten veneiden sijoittaminen Lintulahteen vapauttaa enemmän laituri-tilaa tulevan Hakaniemenrannan huvivenesatamaan matkaveneille, ja näin vähentää painetta tehdä suurempi satama Hakaniemenrantaan siten, että kaikki seuran jäsenten veneet mahtuvat.

Lintulahden satama-altaan korkeat reunat tekevät siitä sopimattoman melojille ja SUP-lautailijoille. Kaavaehdotuksen porrastettu ranta heti satama-altaan pohjoispuolella on luonteva paikka laskea kanoottit, kajakit ja SUP-laudat vesille.

Kaavaehdotuksessa tulee esittää ratkaisua poistuvalla pienvenesatamalle. Sen tulee mahdollistaa venesataman toiminnat Merihaan välittömässä läheisyydessä. Veneily on tärkeä vapaa-ajan muoto useille perheille, jotka asuva Merihaassa.

Jos venesatamanlaituri-tilat sijoitetaan Merihaan pohjoispuolelle, mihin sijoitetaan kaavaselostuksessa mainittu melontakeskus?

Vastine

Kaava mahdollistaa venesataman sijoittamisen kaava-alueelle. Kaavan lv alue on ”vesialueen osa, jolle saa rakentaa melontakeskusta ja venesatamaa palvelevia laitureita.” Vesialueen toiminnot ja niiden yhteensovitus suunnitellaan tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä.

Koirapuisto

Sörnäistenrantatien koirapuisto on alueen koiranomistajien vilkkaassa käytössä. Suunnitelmissa alueella ei ole koirille kunnollisia ulkoilutusmahdollisuuksia. Miten jatkossa tähän pulmaan vastataan, kun ainoastaan alueen puistikosta lohkaistaan puolet toimistorakennukselle, ja rannan nykyiset koirapuistot ilmeisesti katoavat?

Vastine

Koira-aitauksen toteuttaminen kaava-alueen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa ei nykyisessä rakentamisaajuudessa ole mahdollista koira-aitaukselle vaadittavan tilan ja melusta aiheutuvien suojaetäisyyksien toteutumisen vuoksi. Poistuvan koira-aitauksen vaihtoehtoista sijaintia tutkitaan lähialueella laajemmin.

Puiston, puuston, virkistysalueen ja avoimen viher- ja ranta-alueiden menetys

Kaavasuunnitelmassa puistoalueiksi varattujen alueiden pinta-ala laskee alle neljäsosaan voimassa olevan kaavan puistoalueen koosta. Kaavaehdotuksella poistetaan mahdollisuus luoda nykyisen kaavan mahdollistama viihtyisä ja laaja puistoalue alueen asukaskunnalle. Pannukakunpuistikosta poistetaan yli puolet ja loppu on jäämässä korkeiden rakennusten rajaamaan kuiluun.

Rannan muuttaminen kaavassa pääasiassa katualueeksi kaavoitetuksi promenadialueeksi istutusalueineen ei lupaa kaavaselostuksen mukaista *"uutta julkista ja luonnon kannalta monimuotoista rantaa kaupunkilaisille"*, vaan pikemminkin Kalasataman/Sompasaaren rantaviivan kaltaista ankeaa kivi- ja asfalttialuetta, jota hädin tuskin täplittävät yksittäiset istutukset.

Kaupungin viihtyisyys muodostuu myös rouheisista, rakentamattomista alueista, joissa vapaamuotoinen toiminta pääsee kukoistamaan. Sörnäisten rantatien varsi ja Suvilahti ovat olleet keskustan tuntumassa olevia alueita, joilla tällainen toiminta on ollut mahdollista. Kaavaehdotuksen myötä alue menettää koirapuiston, padel-kentän, uimapaikan, mattolaiturin ja muita rannan toimintoja. Uudet toiminnat ovat kaikki sisätiloissa. Suunnitelma ei huomioi tarpeeksi alueen jo olemassa olevaa arvoa ajanviettopaikkana.

Kaavaa tulee muuttaa niin, että jo olemassa olevia viheralueita, joissa täysikasvuisia puita jo kasvaa, ei hävitetä. Tämä tarkoittaa etelään kaavoitetun toimistorakennusten korttelialueen kaavan muuttamista puistoalueeksi. Liiketilojen riittävyys on taattava asuinkerrostalojen korttelialueella esim. varaamalla suunnitellusta korkeammasta tornitalosta tiloja toimistokäyttöön.

Toisin kuin kaavaehdotuksen selosteessa todetaan, on kaavaratkaisu ristiriidassa valtioneuvoston asetuksen kanssa, sillä se jättää toteuttamatta tavoitetta virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Vastine

Kaavaratkaisun tavoitteena on alueen täydennysrakentaminen siten, että alue muodostuu osaksi kantakaupungin kaupunkirakennetta ja kyt-

kee Hanasaaren tulevan maankäytön luontevasti Vilhonvuoren olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Alueen täydennysrakentaminen pohjautuu kaupungin strategisten, yleiskaavan ja Asumisen ja maankäytön ohjelman tavoitteisiin tiivistää kaupunkirakennetta olemassa olevien joukkoliikenteen solmukohtien ympäristössä.

Kaavan tavoitteena on muodostaa rantaan puistomainen alue, jolle voidaan osoittaa myös oleskelua, kuten pieni vapaalle käytölle varattu nurmialue. Kuormittuneen virkistysverkoston palvelutason varmistamiseksi virkistykseen varatulle alueelle ei tule sijoittaa melontakeskuksen tms. rakennelmia. Asemakaavaan lisätään määräys: *'Suvilahdenpromenadille tulee istuttaa puita ja monipuolista kasvilajistoa'* lause *'kasvullista alustaa tulee olla vähintään 30 % Suvilahteen rajautuvan katualueen ja katuaukion pinta-alasta'*. Tällä varmistetaan rantapromenadin vehreys.

Suvilahden pohjukkaan suunniteltu puisto täydentää toteutuessaan rantareitin varrelle sijoittuvia virkistyspalveluja ja palvelee lähialueen asukkaiden toiminnallisena puistona.

Viherkerroin

Asemakaavan selosteessa kuvataan *"Kortteleiden suunnittelussa hyödynnetään Helsingin kaupungilla käytössä olevaa viherkerroin-työkälyä. Viherkertoimen tavoitteiden kannalta tärkeitä ovat erityisesti kookkaat puut, hulevesien hallinta, monimuotoinen kasvillisuus ja viherkatot."* Kuitenkin asemakaavan suunnitelmassa esitetään esimerkiksi kookkaita lehtikuusia kasvavan alueen tuhoamista kaavan eteläosassa ja sen tilalle toimistorakennuksen kaavoittamista. Samalla tuhotaan jo olemassa oleva hulevesialue, jonka tilalle on rakennettava uusi.

Vastine

Viherkerroin ohjaa rakentamista tonteilla, joiden maavaraiset piha-alueet mahdollistavat viherkertoimen täyttymisen kannalta tärkeitä aiheita, kuten kookkaiksi kasvavia puita.

Rannan tulvasuojauksen maanpinnan korkojen ja Sörnäisten rantatien Pannukakunpuistikkoa alemman korkotason vuoksi puistikon säilyvää osaa ei voida käyttää hulevesien hallintaan. Puistikon säilyvän osan nykyinen puusto pyritään säilyttämään, minkä vuoksi sen tasauksen suuria muutoksia vältetään. Hulevesien laadunhallintaan on pyritty vaikuttamaan Sörnäisten rantatien ja tonttikatujen alueella.

Viherkertoimen käyttöä ohjaa rakennusjärjestys.

Tulvakorko

Toivoisin että Helsingin kaupunki tarkentaisi, millä perusteella on järkevää tehdä näin resurssi-intensiivistä rakentamista 10 cm korkeammalle kuin mitä uumoillaan minimikoroksi 2100 merenpinnan nousu sekä aal-

lot huomioiden. Miksi ottaa näin suuria riskejä näin pienillä virhemargi-naaleilla? Rakentaminen tulee aikaansaamaan todella mittavia päästö-piikkejä juuri nyt ja nämä luvut vaikuttavat alueen pitkäjänteisen tulevai-suuden näkökulmista riskialttiilta. Voisiko Helsingin kaupunki tällaisia kirjauksia tehdessään toimittaa tarkempaa taustatietoa siitä, miten tä-hän lukemaan on päästy ja mitä Helsingissä uumoillaan tapahtuvan 100–200 vuoden päästä. Ymmärtääkseni alueita kannattaa rakentaa pitkälle tulevaisuuteen infran rakentamisen ym. päästö- ja kustannusin-tensiivisyydestä johtuen. Toivoisin kaupunkilaisena tästä avointa tie-donjakoa, jotta kaupunkilaisten huolia voitaisiin vähentää asiaan liit-tyen.

Vastine

Alueelle määritetty turvallinen rakentamiskorkeus huomioi ilmaston-muutoksen aiheuttaman meriveden nousun riskin todennäköisyydellä 0,4 % (1/250 vuodessa) vuoden 2100 ilmastossa. Tilastollisesti ei siis ole todennäköistä, että vuonna 2100 merivesi nousee esitettyyn kor-keuslukemaan vaan todennäköisyys kyseiselle meriveden nousulle on 0,4 % vuonna 2100. Tätä on pidetty riittävänä varautumisena maankäy-tön suunnittelussa ottaen huomioon alueelle suunniteltavien rakennus-ten käyttöiän. Tarkempaa tietoa turvallisen rakentamiskorkeuden mää-rittämisestä Helsingin ranta-alueilla löytyy julkaisusta "*Turvalliset raken-tamiskorkeudet Helsingin rannoilla 2020, 2050 ja 2100*".

Tuulitunneliefekti

Merihaassa on jo nyt erittäin korkea asukastiheys, sitä ei ole tarpeen tihentää. Viereen voidaan rakentaa lisää, mutta onko erityispiirteet osattu huomioida. Tuulitunneliefekti on kova Merihaassa. Jos talojonoja jatketaan vaan, voimistuuko efekti sietämättömäksi?

Vastine

Kaavassa esitetyllä rakentamisella ei ole arvioitu olevan haitallisia vai-kuuksia ympäröivien alueiden tuulisuuteen. Suurin osa esitetystä ra-kentamisesta on korkeudeltaan ympäristön rakennusten tasolla. Kaava-alueen etelä- ja pohjoispäissä olevien korkeampien rakennusten ei myöskään ole arvioitu aiheuttavan haitallisia vaikutuksia ympäröiville alueille.

Näkymät ja alueen merellisyys

Asemakaavaehdotuksessa esiintyvät lukuisat maininnat avoimista nä-kymistä jättävät täysin huomioimatta olemassa olevan rakenteen. Meri-haan talot ja asunnot suunniteltiin aikanaan systemaattisesti niin, että jokaisesta asunnolle turvattiin merinäköalat. Ehdotetun kaavan raken-nukset tulevat estämään ja haittaamaan näitä näköaloja. Uudet raken-nukset peittävät näkymät myös Kallion suunnasta. Nykyisellään alue on asukkaiden henkireikä juuri sen vuoksi, että siellä on pitkiä näkymiä, aavaa aluetta ja mahdollisuus päästä helposti meren lähelle.

Nyt esitetystä suunnitelmasta on mahdotonta saada oikeaa kuvaa, mitä rakentaminen merkitsee kaupunginosan merellisyydelle.

Tuleva Hanasaaren rakentaminen vie todennäköisesti suunnitellussa massiivisuudessaan myös merinäköalat Sörnäistenrannan tulevilta asukkailta.

Toinen näkökulma on maisemat ja näkymät Merihakaan. Merihaka on muotoutunut ikoniseksi osaksi helsinkiläistä maisemaa. Maisema Pitkältäsillalta Merihakaan ollaan menettämässä Hakaniemenrannan korkean rakentamisen myötä. Sörnäistenrannan kaavaehdotuksen myötä Merihaka-näkymä pohjoisesta saavuttaessa tulisi myös katoamaan korkeiden rakennusten taakse.

Vastine

Sörnäistenrannan uudet korttelit sijoittuvat Merihaan pohjoispuolelle, eivätkä näin ollen vaikuta Merihaan merinäkymiin. Meri sijoittuu Merihaan itä- ja eteläpuolelle.

Näkymät Kallion suunnasta merelle päin muuttuvat, kun avoin ranta-alue muuttuu rakennetuksi. Suunnittelun tavoitteena on kuitenkin kytkeä uusi alue arvokkaaseen ympäristöön keskeisten näkymälinjojen ja kaupunkirakenteen muodostamisen kautta. Keskeisimmät katulinjat Kaikukatu ja Lintulahdenkatu jakavat myös uuden kortteliston läpi, jolloin näkymät Kalliosta Torkkelinmäen suunnasta ja Hämeentieltä säilyvät kohti itää ja merta.

Rannan puolella nykyisiä näkymäyhteyksiä katkeaa, jolloin asemakaavoituksessa on huomioitu erityisesti Uspenskin katedraalin ja historiallisen kantakaupungin näkymäyhteys.

Sörnäisten rantatieltä näkymät kohti Merihakaa peittyvät osittain pohjoisesta saapuessa. Uusi tielinjaus kuitenkin mahdollistaa näkymät Merihaan tornin, Haapaniemenkatu 7 ja 12, pysäköintilaitoksen ja edessä nousevan Pannukakunpuistikon osalta. Merihaan sijainti kaupunkikuvassa näin ollen säilyy laajalti pohjoisesta katsottuna.

Pysäköintitalo, autopaikat ja autoilu

7-kerroksisen pysäköintitalon rakentaminen keskustan asuinalueelle, joka sijaitsee hyvien kulkumuotojen lähellä, on turhaa. Alueelle tulisi rakennetaan absoluuttinen minimi autopaikkoja mikä on nykyisellään mahdollista tehdä parkkipaikkojen ja autoinfrastruktuurin osalta. Meidän tulisi aktiivisesti edistää autoriippuvuuden katkaisua. Enemmän pitäisi panostaa kävely- ja pyöräily-ympäristöön sekä julkisten liikennevälineiden infran parantamiseen.

Mikäli tämä kaava menee näin läpi, toivon todella, että Helsinki alkaisi harkita entistä tarkemmin tällaisten autokeskeisten alueiden rakentamista.

Nykytilanteessa Nesteen huoltoaseman ja Lintulahdenkujan ympäristöön, sekä Sörnäistenrannan itäpuolen väliaikaiseen pysäköintialueeseen sijoittuu yli 300 katupaikkaa, jotka kaavamuutoksessa suurelta osin poistetaan. Liikennesuunnitelman mukaan Lintulahdenkujalle sijoittuu kaavamuutoksen myötä 35 ja Sörnäisten rantatien länsipuolelle 46 katuautopaikkaa. Autojen vieras- ja asiointipysäköinti on sijoitettu selostuksen mukaan pääosin katujen varsille, mutta päivittäistavara-kaupan osalta pysäköintilaitokseen, josta kuusi autopaikkaa on varattu ko. käyttöön. Kadunvarsipaikkoja on selostuksen mukaan noin 35 % yleistä ohjetta vähemmän.

Kun autopaikkoja poistetaan ja suunnitellaan yleistä ohjetta vähemmän, miten on poistettavien autopaikkojen määrän suhde nykyiseen Lintulahdenkujan korttelien käyttäjien tarpeeseen laskettu ja miten on kaavamuutoksessa huomioitu koko Sörnäisten rantatien alueen autopaikkojen tarve mukaan lukien nykyiset liikerakennukset, joilta nyt kadunvarsipaikkojen käyttömahdollisuus suurelta osin poistetaan?

Vastine

Uusien asuin- ja työpaikkatonttien pysäköinti sijoitetaan Helsingissä tonteille. Pysäköintilaitoksen mitoitus ja pysäköintinormi perustuu voimassa oleviin pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeisiin. Toimistojen osalta autopaikoilla ei ole vähimmäismäärää, mutta paikkojen enimmäismäärää rajoitetaan.

Sörnäisten rantatien ja Lintulahdenkujan väliin jäävällä alueella on nykyisin runsaasti rajoittamatonta pysäköintiä ja paikkojen käyttöaste on maksuttomuudesta johtuen erittäin korkea. Rajoittamaton, pitkäaikainen pysäköinti poistetaan alueelta. Lintulahdenkujan varressa on nykyisin 34 asiointipysäköintipaikkaa. Asiointipaikkojen määrä Lintulahdenkujalla säilyy nykyisellään.

Liikennejärjestelyt

Sörnäisten rantatien sujuvaa autoliikennettä tulee priorisoida. Sörnäisten rantatie on pääväylä idästä ja koillisesta kohti keskustaa ja pois keskustasta. Alue voisi myös toimia jatkossa hubina, jossa kaupunkiin saapuvat vaihtavat julkiseen liikenteeseen.

Kaavaselostukseen on kirjattu virheellisesti *”Vilhonvuoren korttelien autoliikenne käyttää kaksisuuntaista Lintulahdenkujaa, joka liittyy Sörnäisten rantatiehen Käenkujan ja Hanasaarenkadun liittymissä”*. Tässä tarkoitettaneen, että Lintulahdenkuja liittyy Sörnäisten rantatiehen Kaikukadun ja Hanasaarenkadun liittymissä, sillä läpiajo Sörnäisten rantatie 23 tontilla on kielletty.

Pääsisäänkäynti KOY Sörnäisten rantatie 23:een sijaitsee Sörnäisten rantatien ja Käenkujan kulmassa ja ajo pääsisäänkäyntiin on Käenkujalta. Kiinteistön päivittäisten vierailijoiden lisäksi huolto- ja jakeluliikenne toimitetaan pääsisäänkäynnin kautta. Miten on jatkossa VAIHE

2:ssa huomioitu ajo Sörnäisten rantatie 23:een vierailu-, huolto- ja jakeliikenteen kannalta?

Liikennesuunnitelmassa ajo pääsisäänkäyntiin Käenkujalta puuttuu. Myös sisäänajo Sörnäisten rantatie 23 pysäköintihalliin puuttuu Liikennesuunnitelman VAIHE 2 kuvasta. Molemmat reitit ovat käytössä myös jatkossa, joten sisäänajot tulee lisätä laadittuun suunnitelmaan.

Liikennesuunnitelman VAIHE 2 kuvasta on poistettu liikennevalot. Uudessa tilanteessa Sörnäisten rantatien ylittävän Hanasaarenkadun suojatien merkitys kasvaa Käenkujan kevyen liikenteen kadunylitys poistettuna ja jalankulkijoiden määrän lisääntyessä. Miten on huomioitu liikenneturvallisuus ko. ylityskohdassa?

Vastine

Kaavaselostukseen on korjattu Lintulahdenkujan ja Sörnäisten rantatien liittymäkohdiksi Kaikukadun ja Hanasaarenkadun risteykset. Liikennesuunnitelmaan on korjattu vaiheeseen 1 puuttuva tonttiliittymä Käenkujalle ja vaiheeseen 2 puuttuva liikennevalosymboli Sörnäisten rantatien ja Hanasaarenkadun risteykseen sekä puuttuvat tonttiliittymät Lintulahdenkujalle ja Käenkujalle. Vaiheessa 1 KOY Sörnäisten rantatien yhteydet eivät muutu nykyisestä. Vaiheessa 2 Käenkujan katuliittymä Sörnäisten rantatielle muuttuu suuntaisliittymäksi Sörnäistentunnelin suunnitelman mukaisesti.

Alueen rakennusaikaiset haitat

Aluetta on ympäröinyt - ja tulee ympäröimään - vuosien ajan lukuiset erilaiset rakennushankkeet, jotka aiheuttavat asukkaille ja alueen toimijoille konkreettista ja jatkuvaa haittaa: rakentamisen meteli koettelee asukkaita, jatkuvasti muuttuvat liikennejärjestelyt ja reitit haittaavat arkea, bussipysäkit ja liikenneyhteydet ovat siirretty kauemmaksi.

Vastine

Asemakaavoituksen yhteydessä ei arvioida rakentamisaikaisia vaikutuksia. Rakentamisaikaiset vaikutukset esim. melu ja pöly ovat, eikä kortteleihin myöhemmin sijoittuvasta toiminnasta saa aiheutua ympäristöhäiriöitä. Rakentamisen aikaisia töitä ohjataan toteutusvaiheessa useilla erilaisilla lupaprosesseilla, valvonnalla, määräyksillä ja ohjeituksilla.

Rakentamisen aikaisten järjestelyjen luvista ja valvonnasta huolehditaan mm. rakennusluvan myöntämisen ja valvonnan yhteydessä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Rakentamisen aikaisia ympäristöhaittoja ehkäistään myös esim. Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräyksillä sekä vesi- ja ympäristölupien yhteydessä.

Rakennusten toimistokäyttö

Toimistotilojen rakentamine uudiskohteina alueelle on haastavaa, kun Helsingin ja pääkaupunkiseudun tyhjen toimistotilojen määrä on vuosi vuodelta noussut. Koronasta johtuen todella monet organisaatiot tiivistävät entisestään eli todella paljon enemmän toimistoneliöitä on jäämässä tyhjäksi. Tämän lisäksi uuden ja todella ison parkkihalliratkaisun rakentaminen alueelle ei tunnu järkevältä enää 2020-luvulla.

Vastine

Aluetta kehitetään yleiskaava 2016:a mukaisesti kantakaupunkialueena, toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Asumisen lisäksi alueelle sijoittuu myös kaksi toimistorakennusten korttelialuetta. Tämä takaa alueen laajaa käyttöä hyvien julkisten kulkumuotojen läheisyydessä ja tukee ilmastoviisaan ja kestäväan kaupunkirakentamisen tavoitteita.

Korttelipihat ja rantapromenadi

Puistotiloja osittain korvaavaksi vihertilaksi kaavasunnitelmassa tarjotaan korttelipihoja. Korttelipihojen viihtyisyys on tärkeä osatekijä viihtyisän asuinympäristön luomisessa varsinaisissa kortteleissa asuville, mutta eivät korvaa laajemman asukaskunnan tarvetta viher- ja puistoalueille.

Ranta-alue on kaavassa merkittävä katualueen sijasta puistoalueeksi, jotta rantaviivaa suunnitellessa tosiasiallisesti toteutuu rakennetun promenadialueen sijaa luonnonmukaisempi, puistomainen, julkinen rantaviiva. Alueelle ikonisen mattolaiturin säilyminen on turvattava.

Vastine

Korttelipihat tukevat erityisesti kaava-alueen asukkaiden virkistysmahdollisuuksia. Suvilahdenpromenadin merkitseminen katualueen sijasta puistoalueeksi ei ole tarkoituksenmukaista eikä muuta virkistysalueiden tosiasiallista määrää kaava-alueella. Tavanomaista puistokäytävää huomattavampi tieyhteys tarvitsee oman aluevarauksensa, jolloin rantaan varattu tila ei riitä täyttämään puistoksi kaavassa merkittävän alueen tavoitteita. Rannan täyttöä on pyritty minimoimaan ja järjestämään rannan tasoerojen luiskaaminen kaupunkikuvallisesti ja virkistyskäytön kannalta laadukkaasti.

Kaavaan määräykseen *'Suvilahdenpromenadille tulee istuttaa puita ja monipuolista kasvilajistoa'* on lisätty lause *'kasvullista alustaa tulee olla vähintään 30 % Suvilahteen rajautuvan katualueen ja katuaukion pinta-alasta.'* jolla pyritään varmistamaan ranta-alueen vehreys. Mattolaiturin säilyttämistä tai rakentamista alueelle rannan rakentamisen jälkeen ei osoiteta kaavassa. Mattolaiturin säilymisestä alueella päätetään rantapromenadin tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Alueen kehittäminen laajemmin

Kaava-alueen ympäristöä kehitetään tällä hetkellä usean eri projektin toimesta. Kruunusiltojen rakennustyöt etenevät. Hanasaaren asemakaavaehdotus oli aiemmin esillä. Merihaan suunnitteluperiaatteet ovat tulossa nähtäville ja kommentoitavaksi syksyllä. Alue kehittyy tiiviisti rakennetuksi kaupunki.

Suunnitellaanko aluetta kokonaisuutena vai kaava-alueita erikseen? Tuleva lopputilanne ja kokonaiskuva tulisi tehdä kaupunkilaisille ja lähi-alueen asukkaille selväksi.

Uusia alueita ei tulisi suunnitella ainoastaan uusille asukkaille, vaan myös olemassa oleville asukkaille. Irrallisella kaavasunnittelulla saadaan pahimmassa tapauksessa aikaan luonnon täydellinen tuhoutuminen sekä liiallinen väestönkasvu, joka kuormittaa alueen palveluita ja julkista infraa.

Kruunusiltojen Merihaansilta tulee jo sulkemaan koko Suvilahden ja Sompasaaren altaan huviveneilyltä. Sompasaaren- ja Nihdinkanavat voisivat olla oikeita kanavia, jossa voidaan veneillä.

Vastine

Aluetta suunnitellaan kokonaisuutena. Kaavaratkaisu perustuu kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 2014 hyväksymiin alueen suunnitteluperiaatteisiin ja on kolmas osa Hakaniemenrannan ja Sörnäistenrannan asemakaavakokonaisuutta, jonka luonnoksen kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 28.2.2017.

Alueiden kehitys on kaupungin strategisten tavoitteiden mukaista. Kaupunkirakennetta tiivistetään olemassa olevaan infrastruktuuriin, palveluihin, liikennejärjestelmiin ja kantakaupunkiin tukeutuen. Kehitys on sekä olemassa oleville että uusille asukkaille, luoden uutta viihtyisää kaupunkitilaa Suvilahden rantaan, uutta asumista ja työpaikkoja hyvien kulkuyhteyksien varrelle sekä monipuolisia palveluita alueelle.

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnot kohdistuivat alueen kunnallistekniikkaan ja tämän tila- ja huoltovaatimukseen, olemassa olevan kunnallistekniikan kapasiteettiin, uusien jätehuoltomääräysten voimaantumiseen, alueen sijaintiin Yleiskaava 2016 kantakaupunkialueeseen, Sörnäisten rantatien katualueen merkittävään leventämiseen sekä nopeusrajoituksiin, busrikaistavaraukseen, julkisen liikenteeseen ja sen saavutettavuuteen, alueen kehitykseen kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla, pyöräliikenteen ja kävelyn järjestelyihin, kulttuuriympäristöjen ja niihin liittyvien arvojen huomiointiin jatkosuunnittelussa, vaikutuksiin Pannukakunpuistikkoon ja

ympäröiviin alueisiin, kemikaaliturvallisuus etäisyyksiin ja suuronnettomuusvaaroihin, ilmastonvaikutuksiin, meluntorjuntaan ja ilmanlaatuun, hulevesiin ja tulvariskiinkin sekä palvelutarpeen kasvuun.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, kaupunginmuseo
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) toteaa lausunnonaan, että asemakaavan valmistelussa on otettu huomioon Helsingin yleiskaava 2016 ohjausvaikutus. Kaavaratkaisu on yleiskaavan ja maanalaisen yleiskaavan mukainen. Kaavaratkaisu mahdollistaa omaileimaisen urbaanin ympäristön rakentumisen.

Kaavaratkaisun ilmastovaikutuksia on tunnistettu ja hiilijalanjälkeä on laskettu. On erityisen hyvä, että esirakentamisen päästöt on arvioitu asianmukaisesti, sillä kaavaratkaisu edellyttää huomattavaa esirakentamista. ELY-keskus katsoo, että ilmastovaikutusten arviointi on päästöjen osalta toteavaa ja arviointi kokonaisuudessaan painottuu hyvien puolien esiintuomiseen. Arvioinnin tulokset esitetään poikkeuksellisesti vain lukuina, eikä tuoda esille, esimerkiksi miten ne vertautuvat muihin kaupungin asemakaavoihin. Julkisen ja rakentamattoman alueen muuttamista pääosin yksityiseksi ja rakennetuksi alueeksi ei tarkastella kriittisesti niin, että päästöjä pyrittäisiin merkittäväällä tavalla vähentämään. Täten on syytä vielä tarkastella kaavoituksen keinot etenkin esirakentamisen ja rakentamisen päästöjen vähentämiseen. Esimerkiksi kaavamääräyksin voidaan edellyttää suunnitelmallista ja mahdollisimman tehokasta massojen hyödyntämistä ja rakentamisen hiilijalanjäljelle voidaan asettaa raja. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että haitallisia vaikutuksia lievennetään riittäväällä tavalla. Myös monia sopeutumisen kannalta keskeisiä ratkaisuja tehdään vasta jatkosuunnittelussa. Täten jatkosuunnittelun kaikissa vaiheissa on varmistettava, että keinot ovat riittäviä.

Kaava-aineistosta ei selviä, miten asemakaavalla varmistetaan se, että alueen pääasiallisina liikkumismuotoina suositetaan kävelyä, pyöräilyä ja julkista liikennettä. Esimerkiksi kaavaratkaisussa autojen pysäköintipaikkojen määrä on suuri, mutta pyöräpaikkojen määrä on vähäinen. Lisäksi, vaikka pysäköinti järjestetään pääosin keskitettynä, toimistojen pysäköinti sijoitetaan tonteille. Sörnäisten rantatien uusi linjaus, jossa lisätään puiden ja muun kasvillisuuden määrää, parannetaan jalankulkuympäristön ja pyöräliikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja viihtyisyyttä, on ilmastotavoitteiden näkökulmasta hyvä asia. Kuten kaava-selostuksessa todetaan, Sörnäisten rantatien ylittäminen on vaikeaa ja

tie rajaa alueet toisistaan erilleen. Täten kestävästä liikkumisesta edistämiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota suunnittelun ja toteutuksen kaikissa vaiheissa.

On myös huomioitava, että suunnittelun yksityiskohdilla on todennäköisesti suhteellisen merkittäviä myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia kestävyteen. Esimerkiksi, kuinka vahvasti tonteille ajoa sekä lyhytaikaista pysäköintiä ja pysähtymistä voidaan ohjata ja estää tai onko kestävätkulkumuodot huomioitu myös rakentamisen aikana.

Asemakaavoitettava alue on melun ja ilmanlaadun näkökulmasta haastava. Sörnäisten rantatien uuden linjauksen varteen tulevat rakennukset toimivat meluesteenä koko alueelle ja ne tulisi toteuttaa ensimmäisenä. Asemakaavaan on syytä lisätä ajoitusmääräys meluntorjunnan varmistamiseksi.

Hulevesien johtamis- ja käsittelyjärjestelyt sekä esitetyt tilavaraukset ovat asianmukaiset. Kaavaselostuksen mukaan alin suositeltava rakentamiskorkeus, jonka alapuolelle ei tule sijoittaa kastuessaan vaurioituvia tai vahinkoa aiheuttavia rakenteita tai toimintoja, on Sörnäistenrannan asemakaava-alueella N2000 +3,2 metriä. Suositus koskee kaikkea uutta rakentamista sekä siihen verrattavissa olevaa rakennusten täysimittaista uusimista. Korkeustasoa tulee noudattaa myös yhdyskuntatekniikan rakenteiden sijoittelussa (mm. energian- ja sähkönjakelu, vesihuolto, tietoliikenne, liikenteenohjaus). Tulvaturvallinen korkeustaso määritelmiseen tulee kirjata kaavamääräyksiin.

Kaupunginmuseo toteaa lausunnossaan, että suunnittelualue rajautuu kahteen RKY 2009 alueeseen: Osuusliikkeiden ja teollisuuden Sörnäinen ja Helsingin yliopiston rakennusten muodostamaan kokonaisuuteen Siltavuorenpenkereellä. Suunnittelualue kuuluu maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön (Helsingin empire-keskusta ja kivi-kaupunki). Siltavuorenrannan ja Pohjoisrannan kaupunkimaisema avautuu lähestyttäessä Helsingin niemeä pohjoisesta. Se on yksi kaupungin topografisesti ja maisemallisesti tunnusomaisia näkymiä. Myös Merihakaan liittyy kulttuurihistoriallisia ja maisemallisia arvoja. Lisäksi kaupunginmuseo on arvottanut Hanasaari B:n kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi kohteeksi. Kaupunginmuseo korostaa, että jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon kulttuuriympäristöt ja niihin liittyvät arvot siten, että ne on mahdollista tulevaisuudessakin säilyttää.

Merihaan pohjoispuolelle sijoittuva Pannukakunpuistikko sijoittuu osittain kaava-alueelle. Kaavaehdotuksessa Pannukakunpuistikon pinta-ala pienenee asemakaavan toteuttamisen myötä puistoon kaavoitetun toimitilakorttelin verran. Samalla osa puistikon vahvoista istutusaiheista poistuu.

Pannukakunpuistikko liittyy sommitelmaltaan Merihakaan, ja lehmuksin ja lehtikuusin istutettu puistikko on suunniteltu tärkeäksi välittäväksi viheralueeksi ja puskurivyöhykkeeksi Merihaan rakennetun pohjoisreu-

nan ja Sörnäisten rantatien välillä. Puiston merkitys alueen kaupunkirakenteessa on tärkeä, koska alueen puistoalueiden pieni koko antaa niille tilallista intensiteettiä ja korostaa niiden merkitystä tiiviissä kaupunkirakenteessa. Vaikutuksen arviointi on riittämätöntä Pannukakunpuistikon osalta. Kaavaselostukseen tulee tarkentaa viheralueen puistohistoriallista arvoa, sekä puistikon välittävää arvoa Merihaan ja kaava-alueen välillä. Kaupunginmuseo esittää, että toimistorakennusten korttelialue - merkintä poistetaan Pannukakunpuistikosta, sekä esittää puistikolle kaava-alueen osalta indeksimerkintää /s, alue, jolla ympäristö säilytetään.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteaa lausunnossaan, että suunnittelualueelle on laadittu kunnallistekniikan yleissuunnitelma, jossa on otettu kantaa siihen, mitkä linjat tulee siirtää ennen rakennustöiden aloittamista sekä osoitettu siirrettäville linjoille uudet sijainnit. Suunnitelmassa on esitetty myös alueelle tarvittavien uusien vesihuoltolinjojen sijainnit. Kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä on hankkeesta laadittu hankeosatasoinen kustannusarvio, jonka tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Asemakaavaselostuksessa on esitetty rakennettavaksi Sörnäistenrantaan jätevedenpumppaamo. Pumppaamon ilmanvaihdon järjestämiseksi tulee varautua ohjaamaan pumppaamon ilmanvaihto viereisen rakennuksen katolle. Kaava-määräyksiin tulee lisätä, että ko. rakennukseen saa tarvittaessa korvauksetta sijoittaa katolle ulottuvan ilmanvaihtokanavan tai hormin pumppaamon ilmanvaihtoa varten.

Jätevesipumppaamon tarkempi sijainti tulee selvittää jatkosuunnittelun yhteydessä ja huomioida pumppaamon tilantarve ja tilavaraus kaavoituksessa. Aluevarauksen tulee olla kooltaan vähintään 15 x 15 metriä. Jätevesipumppaamon sijoittamisessa on otettava huomioon huoltotoimenpiteiden edellyttämät tilavaatimukset, kuten nosturiauton pääseminen pumppaamon viereen. Kaavaan tulee merkitä 4 metriä leveä huoltoajoyhteys pumppaamolle, jos ajoyhteyttä ei ole muuten järjestettävissä.

Kortteleihin 10401–10403 ja niiden välisiin kulkuaukkoihin tulee merkitä johtovarausalue yleisiä vesihuoltolinjoja varten. Lisäksi vesihuollon suunnittelu ja rakentaminen tulee yhteensovittaa korttelin rakentamisen kanssa.

KTYS:n mukaan jatkosuunnittelussa on tarkistettava Kaikukadun painejätevesiputken liitosjärjestelyissä nykytilanteeseen Hämeentien nykyisen sekavesiputken kapasiteetti. Mikäli putken kapasiteetti ylittyy, painejätevesiputki on rakennettava Hämeentien ja Ässärinteen liittymän kohdalla sijaitsevalle jätevesitunnelille asti.

Kirkkonummen ja pääkaupunkiseudun uudet jätehuoltomääräykset ovat astuneet voimaan 1.11.2022. Pyydämme, että Sörnäistenrannan suunnitelmissa huomioimaan uudet jätehuoltomääräykset. Uusissa jätehuoltomääräyksissä jätehuollon turvallisuus niin kuljettajien kuin

asukkaidenkin näkökulmasta on myös nostettu aikaisempaa tarkemmin esiin.

Helsingin seudun liikenne (HSL) toteaa lausunnossaan, että yleiskaavan määräysten mukaan kantakaupunki C2 -alueita tulee kehittää kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, ehdoilla. Lisäksi kaikkia keskusta-alueita, joihin myös kantakaupunki C2 sisältyy, suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Esitetyssä kaavaratkaisussa Sörnäisten rantatietä levennetään merkittävästi nykyisestä. Leveä katualue aiheuttaa kaupunkirakenteeseen merkittävän estevaikutuksen, joka estää tehokkaasti alueen kytkeytymisen Vilhonvuoren ja Kallion suuntaan, haittaa kaava-alueen jalankulun merkittävimpien yhteyssuuntien toimivuutta ja joukkoliikenteen runkoyhteyksien saavutettavuutta sekä vähentää yleiskaavan edellyttämää jalankulkijan mittakaavaa.

HSL:n näkemyksen mukaan katualuetta olisi mahdollista kaventaa koko Kaikukadun ja Hanasaarenkadun välisellä alueella kiinnittämällä huomiota muun muassa rinnakkaiskatujen järjestelyiden tilatehokkuuteen ja erotusviherkaistojen kadun kantakaupunkimaisen luonteen kannalta tarkoituksenmukaisiin mitoituksiin. Katutilan mitoittaminen todellisen tarpeen mukaan muun muassa vapauttaa tilaa rakentamiselle, lisää yleiskaavan edellyttämää ihmisen mittakaavaisuutta, rauhoittaa ajoneuvoliikenteen nopeuksia, ja parantaa kävelyolosuhteita lyhentämällä kadunylityksiä.

Sörnäisten rantatien autoliikenteen nopeusrajoituksen laskeminen viidestäkymmenestä neljäänkymmeneen kilometriin tunnissa on kävelyolosuhteiden, turvallisuuden, liikennemelun ja alueen viihtyisyyden kannalta erinomainen muutos. Sörnäisten rantatien ollessa 3+3-kaistainen, tulee kadulla HSL:n näkemyksen mukaan yhden kaistaparin olla varattu logistiikan ja joukkoliikenteen käyttöön. Joukkoliikenteen ja logistiikan priorisointi mahdollisesti ruuhkautuvalla erityisen vilkkaan ajoneuvoliikenteen katuosuudella noudattaa Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelmassa määritellyä kulkumuotojen priorisointijärjestystä, jossa joukkoliikenteestä, kuljetuksista ja jakelusta huolehditaan ennen henkilöautoilua, ja johon myös yleiskaava 2016 perustuu.

Kävelyn reittejä erityisesti Vilhonvuoren ja Hämeentien suuntaan, kävely-yhteyksiä kaava-alueen linja-autopysäkeille ja Sörnäisten rantatien ylitysmahdollisuuksia tulee ennen kaavan hyväksymistä kehittää. Esitetyssä liikennesuunnitelmassa Kaikukadun ja Hanasaarenkadun suoja-ten etäisyys Sörnäisten rantatiellä on yli 300 metriä, mikä ei ole linjassa yleiskaavan määräyksen kanssa kehittää aluetta kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla ja kiinnittää erityistä huomiota kävelyn ja pyöräilyn järjestelyiden toimivuuteen. Sörnäisten rantatielle tulee lisätä suojatie Lintulahdenkadun kohdalle. Suojatie parantaa merkittävästi joukkoliikenteen saavutettavuutta kaava-alueelta ja alueen kytkeytymistä Vilhonvuoren suuntaan.

Sörnäistentunnelin eteläinen suuaukko poistaa toteutuessaan jalankulun ja pyöräilyn ylitysmahdollisuuden Käenkujan liittymän kohdalla (liikennesuunnitelman vaihe 2). Liikennesuunnitelmassa ei ole osoitettu poistuneelle yhteydelle korvaavaa ratkaisua. Liikennesuunnitelman vaiheen 2 suunnitelmaa tulee täydentää niin, että Käenkujan kohdalle merkitään kävely- ja pyöräliikenteen ylikulkusiltayhteys kaupunginvaltuuston 24.11.2021 hyväksymän Sörnäistentunnelin yleissuunnitelman mukaisesti.

Esitetyssä liikennesuunnitelmassa alueelle on sijoitettu yksi bussipysäkkipari Sörnäisten rantatielle. Lintulahdenkadun kohdalle suunniteltu etelän suunnan bussipysäkki on sijoitettu pysäkin kulkuyhteyksien ja linja-autojen kulun kannalta ongelmallisesti. Vaikka pysäkki sijaitsee kaavoitettavia uusia kortteleita reunustavalla kadulla, kävelymatkat kaava-alueen kortteleista pysäkillä muodostuvat lyhyimmilläänkin usean sadan metrin pituisiksi ja sisältävät useita valo-ohjattuja suoja-tyilytyksiä, sillä pysäkin lähetyvillä ei ole mahdollisuutta ylittää Sörnäisten rantatietä. Myöskään Hanasaarenkadun länsipuolella ei ole suoja-tyitä, mikä voi aiheuttaa pysäkkimatkaan jopa usean minuutin viiveen ylityksen muodostuessa kaksivaiheiseksi. Pysäkin kohdalle tulee suunnitelmaan lisätä suojatie edellä kuvatun mukaisesti.

Pysäkin sijoittaminen ulkokaarteeseen on ajoneuvoliikenteen näkökulmasta ongelmallista. Linja-auton ajaminen lähelle ulkokaarteessa sijaitsevan pysäkin reunakiveä on haastavaa erityisesti pysäkin sijaitessa syvennyksessä, minkä vuoksi esteettömyyden toteutuminen pysäkillä on hankalaa. Pysäkki tulee jatkosuunnittelussa pyrkiä sijoittamaan kadun suoralle osuudelle. Bussiliikenteen tarpeet Sörnäisten rantatiellä eivät edellytä pysäkkien sijoittamista syvennykseen. Pysäkkien sijoittaminen ajoradalle parantaa pysäkkien esteettömyyttä mahdollistamalla linja-auton ajamisen lähemmäs reunakiveä ajolinjan ollessa suora, helpottaa pysäkkialueiden talvikunnossapitoa, sekä mahdollistaa tilatehokkaamman ratkaisun säästämällä tilaa kadun poikkileikkauksessa. Kun pysäkkien sijoittaminen syvennykseen ei kyseisillä sijainneilla ole esimerkiksi joukkoliikenteen ajantasaustarpeen vuoksi perusteltua, on pysäkin sijoittamisella syvennykseen etua ainoastaan muun ajoneuvoliikenteen sujuvuuden kannalta. Yleiskaavan määräysten mukaisesti alueella tulee priorisoida joukkoliikenteen toimivuutta, ei autoliikenteen sujuvuutta.

Kulkumuotojen erotteluun pyöräilyn ja kävelyn välillä tulee tarkemmassa suunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Nyt esitetty kaavan liikennesuunnitelma on kulkumuotojen erottelun osalta puutteellinen. Jalkakäytävän ja pyörätien väliin ei ole suunnitelmassa varattu tilaa erottelulle, mikä ei katualueen leveys huomioiden ole perusteltua. Pyöräily ja kävely on syytä erottaa toisistaan esimerkiksi istutuskaistalla tai rakenteellisilla elementeillä, mikäli se on käytettävissä olevan tilan puolesta mahdollista.

Lintulahdenkuja on merkittävä pyöräliikenteen läpiajoreitti, jolla sijaitsee pyöräilyn kaksisuuntainen pääväylä. Autoliikenteellä Lintulahdenkujalla sen sijaan ei ole verkostollisesti merkittävää läpiajoliikenteen roolia,

vaan autoliikenteessä se palvelee ensisijaisesti kadun varrella olevia kiinteistöjä ja tonteille ajoa. Autoliikenteen rauhoittaminen nopeusrajoituksin, kadun mitoituksella ja läpiajtoa hillitsemällä mahdollistaa pyöräliikenteen sijoittamisen sekaliikenteeseen ajoradalle, mikä parantaisi erityisesti kävelyn olosuhteita ja mahdollistaa tilatehokkaamman kokonaisratkaisun. Myös Lintulahdenkujan autoliikenteen muuttamista yksisuuntaiseksi tulee harkita, ellei autoliikenteen kaksisuuntaisuudelle ole vahvoja perusteita. Suunnittelun aiemmissa vaiheissa (kaavaluonnos 2017) Lintulahdenkujan ratkaisuksi oli esitetty pyöräkatua. HSL:n näkemyksen mukaan sekä jalankulun että pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi pyöräliikenne tulisi Lintulahdenkujalla sijoittaa sekaliikenteeseen ajoradalle autoliikennettä rauhoittamalla.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala (Kasko) toteaa lausunnossaan, että täydennysrakentamisen aiheuttama mahdollinen palvelutarpeen kasvu tulee ottaa huomioon kaavamuutoksen valmistelun edetessä. Kaskon kanssa on varmistettava rakentuvien lähialueiden y-tonttien riittävyys ja riittävä koko.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) toteaa lausunnossaan, että kaavamuutosalue sijaitsee 300 m:n etäisyydellä Tukesin valvonnassa olevasta laajamittaisesta vaarallisten kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavasta kohteesta Helen Oy, Hanasaaren lämpökeskus (Parrukatu 3), kohteen toiminnan laajuus on lupalaitos. Noin 100 m:n päässä kaava-alueesta sijaitsee Helen Oy:n Hanasaaren voimalaitos (Parrukatu 1–3), jonka toiminnan laajuus on toimintaperiaateasiakirjalaitos. Molempien kohteiden konsultointivähyke on 0,5 km.

Tukesin käytössä olevien tietojen perusteella mahdollisten onnettomuuksien vaikutusalueet eivät ulotu kaavoitettavalle alueelle. Tukesin näkemyksen mukaan kaavamuutokselle ei ole estettä käytössä olevien selvitysten ja valvontatietojen perusteella.

Kaava-alueen koillispuolelle sijoittuu Helen Oy:n Hanasaaren lämpökeskus. Lämpölaitoksen alueelle on haettu asemakaavan muutosta ”Energiakortteliksi”, jolle sijoitetaan Helenin toimintoja Hanasaaren voimalaitoksen toiminnan päätyttyä. Tukes on myöntänyt Helen Oy:lle luvan kahden uuden polttoöljysäiliön rakentamiseksi lämpökeskuksen käyttöön (Tukesin päätös 1206/36/2019). Säiliöiden suunniteltu sijainti on nykyisen Parrukadun kohdalla kaava-alueen reunalla. Helen Oy:n laatiman suuronnettomuusvaarojen arvioinnin mukaan öljysäiliön palon aiheuttamat vaarallisen palovammoja aiheuttavan tason (3 kW/m²) lämpösäteilyvaikutukset ulottuvat noin 50 metrin päähän säiliöistä.

Tukesin tietojen mukaan Hanasaaren Voimalaitos on lopettamassa toimintaansa vuoden 2023 aikana. Toiminnan lopettamisesta ei ole vielä tehty ilmoitusta Tukesille. Voimalaitoksen käytössä olevien öljysäiliöiden mahdolliset onnettomuusvaikutukset jäävät voimalaitoksen alueelle.

Vastineet viranomaisten lausuntoihin

Vastine elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY:n) lausuntoon

Asemakaavaan on korvattu määräys koskien asuinrakennusten energiatehokkuutta määräyksellä: *'Asuinkerrostalon hiilijalanjälki ei saa ylittää Helsingin kaupungin asettamaa rakennusajankohtana voimassa olevaa hiilijalanjäljen ohjearvoa. Mikäli rakennus on geometrialtaan monimuotoinen (ulkoseinä määrä > 0,23 jm/ brm²), voi kokonaishiilijalanjäljen raja-arvon ylittää 10 %. Mikäli rakennukseen on määrätty toteutettavaksi pysäköintihalli, joka sisällytetään E-lukuun ja siten rakennuksen hiilijalanjälkeen, voi kokonaishiilijalanjäljen raja-arvon ylittää 10 %.'*

Rakennusten ja rakenteiden tulee olla elinkaareltaan kestäviä ja pitkäikäisiä. Ratkaisujen tulee tukea kestäviä toimintatapoja ja energiamuotoja, energiatehokkuutta sekä hiilineutraaliutta. Näiden toteutuminen voidaan varmistaa vaikuttavimmin rakentamisen hiilijalanjälkimääräyksellä, joka kattaa rakennustyönmaalla syntyvät päästöt, rakennusmateriaalien päästöt, elinkaarenaikaisen energiankulutuksen päästöt, korjauksista aiheutuvat päästöt, purkamisen ja purkujätteen käsittelyn päästöt.

Auto- ja pyöräpaikat määrittyvät voimassa olevan laskentaohjeen mukaisesti. Korttelin 10574 pysäköintilaitoksen paikat eivät ole asuinkortteleiden velvoitepaikkoja. Näin edesautetaan pysäköintipaikkojen laajempaa käyttöä lähialueilta. Kaavassa määrätään kuitenkin, että pysäköintilaitoksessa on oltava toteutettuna yksi autopaikka jokaista asuintonteilla käyttöönotettua 175 asuinkerrosneliometriä kohti ennen kunkin asuinrakennuksen käyttöönottoa. Määräyksessä on huomioitu asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen pysäköintipaikkojen nimeämättömyydestä ja vuorottaiskäytön mahdollistamisesta tuleva lievennys. Ajo ei ole sallittu kortteleiden välisille kaduille, korttelipihoille tai rantapromenadille.

Kaava-alueen liikennemelutilanne on tavanomaista haastavampi, joten kaavaan on poikkeuksellisesti lisätty ELY-keskuksen lausunnon ehdotuksen mukaisesti määräys vaiheistuksesta ja meluntorjunnasta: Kortteleiden ja tonttien toteuttamisjärjestys on vaiheistettava siten, että melutason ohjearvot alittuvat asuinrakennusten sisätiloissa ja ulko-oleskelualueilla kaikissa toteutusvaiheissa.

Sörnäistenrannan kaava-alueen meriveden nousulta suojaaminen perustuu ensisijaisesti kaava-alueen korottamiseen turvallisen rakentamiskorkeuden yläpuolelle. Alueellista rakentamiskorkeutta ohjataan kaavaan merkityillä maanpinnan likimääräisillä korkeusasemilla.

Kaava-alueen ulkopuolelle jäävä olemassa oleva kaupunkirakenne on sidottu nykyisen rakentamisen korkeusasemiin eikä siirtyvää Sörnäisten rantatietä voida nostaa turvallisen rakentamiskorkeuden yläpuolelle. Näiden kaavan ulkopuolisten alueiden tulvasuojaus perustuu

kaava-alueen korottamiseen sekä kaava-alueelle sijoitettaviin tulvapumppaamoihin. Tulvapumppaamot mahdollistavat olemassa olevan matalalle sijoittuvan kaupunkirakenteen tulvasuojauksen myös saman-aikaisen korkean merivedenpinnan ja rankkasateen aikana.

Asemakaavoissa ei pääsääntöisesti ole määrätty turvallisen rakentamiskorkeuden tasoa lukuarvolla. Tarkoituksena on varmistaa kaavan ajantasaisuus myös rakentamishetkellä ja mahdollistaa parhaan käytettävissä olevan tiedon hyödyntäminen turvallisen rakentamiskorkeuden osalta myös tulevaisuudessa. Tarkistettuun kaavaehdotukseen on lisätty kellarirakentamista koskeva määräys turvallisen rakentamiskorkeuden huomioimisesta.

Vastine kaupunginmuseon lausuntoon

Suunnittelun lähtökohtana on huomioitu alueen kulttuuriympäristöt ja niiden arvot. Sörnäisten rantatien varren uudisrakennukset ovat mitoitettu olemassa olevaan rakenteeseen koroiltaan ja muodoiltaan. Rakennusten laatua ohjataan kaavassa.

Kortteleiden välistä säilyy sekä näkö- että kulkuyhteys merelle.

Merihaka hahmottuu yhä kaava-alueen kortteleiden läpi ja yli, pohjoisesta saapuessa Sörnäisten rantatieltä tai uutta rantapromenadia pitkin. Merihaan asema, yksin olevana asuinalueena Sörnäisten rantatien itäpuolella häviää, mutta kaupunkikuvassa alueen asema tai näkyvyys ei.

Pannukakunpuistikko pienenee toimistorakennuksen korttelialueen sijoituessa kaava-alueen eteläosaan osittain puiston alueelle. Puisto avautuu, kuten nykytilanteessakin, kohti Sörnäisten rantatietä. Tien aiheuttama melu ja ilman epäpuhtaus alentavat puiston virkistysarvoja huomattavasti.

Alueelle laaditun kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriallisen selvityksen perusteella Pannukakunpuistikolla ei ole sellaista arvoa, että se tulisi suojella sellaisenaan. Pannukakunpuistikko ei myöskään sisälly kaava-alueeseen.

”Merihaan rakennetun pohjoisreunan ja Sörnäisten rantatien väliseksi puskurivyöhykkeeksi suunniteltu Pannukakunpuistikko on istutettu lehmuksin ja lehtikuusin. Liikenteen melu kantautuu puistikkoon tehokkaasti, eikä viheralueella ole kaunista puustoa lukuun ottamatta mainittavia virkistysarvoja.” (Merihaka: Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys, 2020, Arkkitehtitoimisto Okulus Oy)

Pannukakunpuistikolla on kaupunkikuvallisia ja -rakenteellisia arvoja, Merihaan julkisivun edustalla etenkin pohjoisesta saapuessa Sörnäisten rantatietä pitkin sekä osana Merihaan kokonaissommitelmaa. Puiston kaupunkikuvalliset arvot säilyvät osittain, luomalla yhä vihreän vyöhykkeen Merihaan betonirakenteiden julkisivuille. Kaavaselostukseen

on täydennetty lähtökohtia ja vaikutusten arviointia Pannukakunpuistikon osalta.

Poistuvaa puistonosaa korvataan Suvilahdenpromenadin eteläosassa laajentamalla aluetta meritäytilä. Näin muodostuu uutta pinta-alaa, jota kehitetään laadukkaana vehreänä katualueena. Tavoitteena on muodostaa puistomainen alue, jolle voidaan osoittaa myös oleskelua, kuten pieni vapaalle käytölle varattu nurmialue. Tila on paremmin suojattu Sörnäisten rantatien aiheuttamalta melulta ja ilman epäpuhtauksilta.

Vastine Helsingin seudun ympäristöpalvelujen (HSY:n) lausuntoon

Alueen kunnallistekninen yleissuunnitelma on laadittu yhteistyössä HSY:n kanssa ja suunnittelun aikana esille tulleet asiat on huomioitu kaavoituksessa.

Jätevedenpumppaamon ilmanvaihdon sijoittaminen viereisen rakennukseen on huomioitu kaavamääräyksellä, joka kohdistuu viereiseen kortteliin. Pumppaamolle on varattu kunnallisteknisen yleissuunnitelman mukaisesti 10 x10 metrin et-alue Väinö Vähäkallion kujan katualueelta. Pumppaamon sijoittaminen katualueelle mahdollistaa huollon ilman erikseen osoitettavaa huoltoyhteyttä.

Kortteleiden 10401–10403 välisiin ulokkeisiin ei ole nähty tarvetta johtokujamerkinnälle. Kyseiset ulokkeet sijaitsevat katualueella ja katualuemerkintä käsittää myös maanalaiset johdot. Lisäksi ulokkeiden alapuolisten johtojen ylläpito on huomioitu ulokkeen alle jäävää vapaata korkeutta koskevassa kaavamääräyksessä.

Vastine Helsingin seudun liikenteen (HSL:n) lausuntoon

Sörnäisten rantatien järjestelyt, mitoitus ja estevaikutus

Liikennesuunnitelmassa Sörnäisten rantatien poikkileikkaus sisältää Lintulahdenkujan, Sörnäisen rantatien läpikulkevan pyörä- ja autoliikenteen väylät sekä uuden maankäytön edellyttämän rinnakkaiskadun leveyden. Leveys vaihtelee välillä 55–59,5 m. Nykytilanteessa samojen toimintojen leveys ilman itäreunan uutta rinnakkaiskatua vaihtelee välillä 51–65 m. Läpikulkevan moottoriajoneuvoliikenteen väylän leveys viherkaista mukaan luettuna on nykyään noin 24 m. Suunnitelmassa saman järjestelyn leveys on 22,7 m. Kadun nopeusrajoitus laskee nykyisestä 50 km/h nopeudesta 40 km/h nopeuteen. Alempaa nopeusrajoitusta tuetaan kaventamalla kaistaleveydet nykyisestä 3,5 m leveydestä 3,25 m leveyteen.

Sörnäisten rantatien rakennusten väliin jäävän katualueen leveyden mitoituksella mahdollistetaan yleiskaavan varaus pääkadun maanalaisen tai katetun osuuden liittymäjärjestelylle. Yleiskaavan varaus on mitoiti-

tava tekijä suunnittelualueella ja varauksen edellyttämässä tilassa liikenteen järjestelystä on pyritty luomaan eri kulkumuodoille mahdollisimman laadukasta tilaa. Leveillä viherkaistoilla mahdollistetaan katu- puille ja muulle kasvillisuudelle hyvät kasvuolosuhteet ja samalla keskitetään eniten liikenteen haittavaikutuksia aiheuttava läpiajoliikenne etäälle reunojen jalankulusta.

Autoliikenteen määrä Sörnäisten rantatiellä on ennen Kruunusillat-hankkeen työmaan järjestelyjä tehtyjen liikennelaskentojen mukaan lähes 50 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kadun liikennemäärä on kasvanut Hämeentien joukkoliikennekadun rakentamisen jälkeen, kun kanta-kaupungin itäinen sisääntuloliikenne on keskitetty Sörnäisten rantatielle. Kadun liikenne on melko sujuvaa kaikelle moottoriajoneuvoliikenteelle mukaan lukien bussit ja logistiikka. Kaistamäärän vähentäminen jonouttaisi liikenteen ja jonoutuminen vaikuttaisi liikenteen sujuvuuteen myös kadulle johtavilla väylillä. Bussi- ja jakeluliikenteen kaistojen lisääminen kadulle vähentämällä muun ajoneuvoliikenteen kapasiteettia lisääisi bussi- ja jakeluliikenteen sujuvuutta hieman Sörnäisten rantatiellä, mutta aiheuttaisi todennäköisesti viivytyksiä niille ympäröivällä liikenneverkolla.

Kävelyn reitit, pyöräliikenteen järjestelyt ja joukkoliikenteen sää- vutettavuus

Lintulahdenkujan jatkeeksi on lisätty liikennesuunnitelmaan uusi valo-ohjattu suojatieylitys, joka parantaa yhteyksiä kaava-alueelta Vilhonvuoren suuntaan ja Sörnäisten rantatien eteläsuunnan bussipysäkille. Pysäkit Sörnäisten rantatiellä on sijoitettu katuverkon toiminnallista luokitusta koskevien periaatteiden mukaisesti syvennykseen. Sörnäisten-tunnelin eteläisen suuaukon myötä poistuvan suojatien korvaava kävely- ja pyöräliikenteen siltayhteys on rajattu asemakaavan muutosalueen ulkopuolelle ja yhteys ratkaistaan alueen tulevissa asemakaava-muutoksissa.

Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu Vilhonvuoren puolella toteutetaan rakenteellisesti tasoerolla. Katuvihreälle varattavat tilat on sijoitettu yhtenäisinä alueina kadun keskelle sekä läpiajavan liikenteen tilaa reunoistaville leveille viherkaistoille, joilla mahdollistetaan suurten puiden tarvitsema tila. Pyöräliikenteen kannalta merkittävämmällä Vilhonvuoren puoleisella reunalla pyöräliikenteen ratkaisuksi on valittu eroteltu kaksisuuntainen pyörätie, joka on pyöräilyn mukavuuden kannalta pyöräkatua parempi ratkaisu.

Vastine kasvatuksen ja koulutuksen toimialan (Kasko:n) lausun- toon

Yhteistyö kasvatuksen ja koulutuksen toimialan kanssa jatkuu palveluverkon riittävyuden turvaamista varten kaava-alueen sekä alueen laajemmin kehittyessä. Selostukseen on liitetty ajantasainen väestöennuste.

Vastine Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) lausuntoon

Tukes on todennut, että kaavamuutokselle ei ole estettä eikä lausunnossa ole esitetty muutoksia tai huomioita koskien kaavaehdotuksen sisältöä. Näin ollen tarkistettuun kaavaehdotukseen ei ole tehty muutoksia Tukesin lausunnon perusteella.

**Hakaniemenrannan ja Merihaan ympäristön suunnitteluperiaatteet****OAS****Asukastilaisuus****Paikka:** Laituri**Aika:** 1.10.2014 14.00–20:00**Paikalla****Kaupunkisuunnitteluvirastosta:**

Perttu Pulkka, arkkitehti

Marjaana Yläjääski, arkkitehti

Milla Nummikoski, arkkitehti

Jukka Kähkönen, arkkitehti

Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti

Taneli Nissinen, liikennesuunnittelija

Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija, puheenjohtaja

Osallistujia: 60–80 henkilöä**Tilaisuuden kulku**

Tilaisuudessa kerättiin asukkaiden ideoita suunnittelutyön pohjaksi. Suunnittelijat keräsivät osallistujien ideoita ylös. Tapahtuman ideointi osuus kesti klo 14–18. Tämän jälkeen pidettiin paneelikeskustelu.

Mielipiteet tulee jättää **13.10.** mennessä.**Tilaisuudessa esitetyjä ideoita:**Nykytilanne:

Hyvää alueella

- Korkeasaaresta kuuluu leijonien karjuntaa
- Kansa on pikkuhiljaa löytänyt Hakaniemenrannan (Kulttuurisauna ja sen edustan pikniknurmi, epävirallinen uimapaikka huoltolaiturilta), onnistuneita väliaikaistoimintoja kesällä 2014 (kahvila, sup-lautojen vuokraus)
- Rantareitti suosittu, vielä suositumpi kun Kalasatama valmistuu
- Venepaikat lähellä

Parannettavaa alueella

- Melu estää viettämästä aikaa parvekkeella ja peittää leijonien karjunnan
- Puistot melualueita
- Kruunuhaasta huonot yhteydet Siltavuorenrantaan
- Pyöräreitti on vilkas ja kulkee rantareitillä, asuintaloista käynti vaarallisesti suoraan pyörätielle

PostiosoitePL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi**Käyntiosoite**Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>**Puhelin**

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus0201256-6
Alv. nro
FI02012566



- Sörnäisten rantatie vaikeasti ylitettävä, ylikulkusilta purettu turhaan
- Hakaniemen ranta epämiellyttävä, parkkialueet rannassa paraatipaikalla
- Opetusviraston rakennus ruma ja hallitseva
 - ei tulisi lukita säilytettäväksi ikuisesti nyt tehtävien suunnitteluratkaisujen myötä
 - Parkkialue epämiellyttävä ja arvokkaalla paikalla

Tulevaisuus:

Alueen yhteydet

- Hyvä kävely-yhteys rantaan
- Kallion alueen kytkeminen Suvilahden rantaan
- Sillan sijaan yhteyttä tulisi tutkia tunnelia salmen ali
- Useita siltoja salmen yli
- Hakaniemenranta merihakalaisille tärkeä yhteys viheralueille, nykytilanteessa salmen eteläranta kuitenkin mieluisampi
- Jonottavat autot aiheuttavat enemmän päästöjä kuin nykytilanteessa
- Pyöräily- ja ratikkayhteydet Rantatielle, Ei ratikkaa rantaan
- Torilta yhteys rantaan
- Merihaan kantta jatketaan Rantatien yli

Ympäristön parantaminen

- Rannat kaupunkilaisten käyttöön: museo, kajakit, kahvilat, uimaranta
- Hakaniemenrantaan puisto ja toimintoja, Rantabulevardi
- Turisteille nähtävää
- Veden äärelle tulisi päästä, rantamuuri liian korkea mm. kalastajille ja melojille, kelluvia toimintoja
- Paikkoja lapsille ja nuorille, viipalekoulu
- Venesatama ja veneiden talvisäilytys
- Meluntorjunta suunnittelun lähtökohtana
- Hakaniementorin kehittämisestä oma ideailta
- Väliaikaistoimintoja Siltavuorensalmen ympärille heti

Täydennysrakentaminen

- Kansi Merihaasta rantatien yli, lisää Merihakaa
- Näkymiä asunnoista ei saa peittää
- Merihakaa ei tule piilottaa uuden rakentamisen taakse
- Alueelle maamerkkirakennus
- Rakentaminen kiinni siltaan (vrt. Tukholma)
- Sillan alustilan hyödyntäminen
- Viheralueiden merkitys kasvaa kun täydennysrakennettaan
- Järkeä pysäköintinormeihin alueella: hyvät yhteydet
- Matala laiturireittiä alueen ympäri
- Hakaniemi osa keskustaa
- Tarvitaan vetovoimatekijöitä, kaupallisia palveluita
- Vahvistetaan alueen luonnetta



HELSINGIN KAUPUNKI

KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO

Asemakaavaosasto

AA

ASUKASTILAISUUS
MUISTIO

6.10.2014

Paneelikeskustelu:

- Alueen reunoja ei koskaan suunniteltu: vahinkojen summa
- Rannat käyttöön! Veden äärelle pääseminen tärkeää, tällä hetkellä ei käytössä ollenkaan
- Lisää vehreyttä, lasten leikkipaikkoja, harrastuspaikkoja, taidetta
- Huomioidaan veneilijät rantojen suunnittelussa
- Kaupunkibulevardi: kaikki liikennemuodot samassa, katutason liiketiloja

Postiosoite

PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566

MERIHAKA - HAKANIEMI -ASUKASILTA 17.2.2016

Keskeiset teemat

Vaihtoehdot ja asemakaavoitus

1. Rakentamisen aiheuttamat vaikutukset: peittyvät näkymät ja korkeudet
 - nousi esille Viherniemenkadun päätteen asuntojen näkymien muuttuminen
 - Toivottiin tarkempia havainnekuvia siitä, miltä lopullinen ympäristö tulisi näyttämään, esim. havainnekuvia katutasosta
2. Kaavoituksen aikataulu
3. Kaikki vaihtoehdot olivat rakennettu täyteen, erityisesti torin kulman rakentamista kritisoitiin
4. Suunnitelmia pidettiin myös hyvinä

Rannat ja julkiset tilat

1. Rannan vihreys ja toiminnot
 - Kulttuurisaunan viereinen viheralue pitää säilyttää/sen kokoa pitää suurentaa. Myös uimarappuset pitää säilyttää.
 - Merihaan keskellä on pimeä hiekkakenttä.
 - Mitä rannassa oleville puille tapahtuu?
 - Tarvitaan tilaa auringonottoon, petankin peluuseen, eväiden syöntiin, vapaata tilaa ihmisten oleskeluun.
 - Maailman rauhan patsaan ympärille pitäisi rakentaa vihreä puisto.
 - Tavoitteena pitäisi olla viheralueiden laajentaminen, ei supistaminen. Puita tarvitaan.
 - Rantaan pitäisi rakentaa kulttuurisaunalta alkaen vastaavien toimintojen jatkumo.
 - Rantaan tarvitaan yleisiä vessoja.
2. Rannan rakenteet ja yhteydet
 - Miten varaudutaan meren pinnan nousuun?
 - Mitkä kohdat ovat sellaisia, joihin tarvitaan puisto ja mihin urbaania rantaa? Alueella on paljon erilaisia käyttäjiä.
 - Rantaan pitäisi rakentaa kelluva laituri, johon pääsisi rappusia pitkin korkealta rantatasolta. Siten pääsisi koskettamaan vettä.
 - Alueelle tarvitaan hyvät kävely-yhteydet eri suuntiin.
 - Katutilan pitää olla kiva ja tuntua hyvältä.

Pikaraitiotie ja liikenne

1. Raitiotien linjaus
 - yleinen toive on, että raitiotie linjataan Merihaan pohjoispuolelta
 - Eteläinen linjaus katkaisee yhteyden rantaan ja syö vähäisiä viheralueita
 - rannan huoltoyhteys tulee varmistaa jos raitiotie tulee etelä vaihtoehdon mukaan
 - Raitiotiestä aiheutuu melua ja jatkuvaa liikennettä rantaan
 - Mihin raitiovaunujen johdot sijoittuvat suhteessa 1. krs rakennuksiin?

- Raitiotiepysäkki pitäisi rakentaa opetushallituksen kohdalle. Siten ei tarvittaisi kahta pysäkkiä.
- Viheralueisiin ei ole osoitettu yhtään rahoja kustannuslaskennassa.

2. Raitiotieverkosto

- Miten kuljetaan Kalasataman terveystakeskukseen?
- Raitiotielinjat tulisi suunnitella kokonaisuutena.

3. Muu liikenne

- Miten voidaan olettaa, että liikenne vähenee Sörnäisten rantatiellä?
- Merihaan eteläpuolitse kulkeva raitiotie on hyvä asia. Puistoa ja ympäristöä voisi silti huomioida.
- Pyörätien on suunniteltava siten, että ei tule jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteentörmäystä.
- Kuinka paljon raitiotie ja pyörätie vaatii tilaa? Mahtuuko se rakennusten ja kulttuurisaunan väliselle alueelle?
- Rakennetaan Hakaniemen rannasta Siltavuoren penkereelle kävelysilta.
- Polkupyöräily, miten saadaan järkevät liikennenopeudet rantaan? Muuten tulee törmäyksiä.
- Minkälaisia veneitä mahtuu siltojen alta?

Alueelle kohdistuu paljon uusia hankkeita, kuten esim. Kruunusillat, Sörnäisten rantatien bulevardisointi. Alueella on vahva identiteetti. Tähän mennessä se on ollut kuin saari kaupunkirakenteessa. Nyt suunnitteilla on identiteetiltään uusi kaupunginosa Merihaan ja Hakaniemen väliin, joka nakertaa sen reunoja. Ratkaisu on tylsä. Toivottavaa olisi, että aluetta kasvatettaisiin Merihaan luonteella. Kyse on muodosta ja sisällöstä. Kaupunginosakohtainen suunnittelu. Osa rakennuksista on suunniteltu rakennettavaksi Merihaka Oy:n alueelle. Kaavoitustoimet kohdistuvat merihakalaisten ympäristöön.

Meriveden laatu, pурсiseuran altaan rajaaminen on arveluttavaa, koska vesi ei pysy puhtaana. Tavoitteena pitäisi olla vesialueiden säilyminen puhtaana. Ei siis saa rakentaa 'pussinperiä'.

HAKANIEMENRANTA & SÖRNÄISTENRANTA - ASUKASILTA 19.10.2016

Keskeiset teemat

YLEISESTI

Yleisötilaisuudessa esiteltiin Kruunusillat -hankkeen suunnittelutilanne. Tilaisuuden pääanti oli Hakaniemenranta & Sörnäistenranta asemakaavan muutoksen valmisteluaineiston sekä liikennesuunnitelman luonnoksen esittely. Paikalla oli noin 100 henkilöä. Yleisten kommenttien lisäksi palautetta kerättiin pienryhmissä, jotka jakautuivat kaavoitukseen, liikenteeseen ja julkisten tilojen suunnitteluun, lisäksi Kruunusillat hanke oli edustettuna paikalla.

Erityisesti keskustelua herättivät pikaraitiotien linjaus Hakaniemenrannasta. Toivottiin että tutkittaisiin vielä Merihaan pohjoispuolelta kiertävää vaihtoehtoa. Hotellin rakentamisen myötä Viherniemenkadun ja Hakaniemenkadun asuinkortteleiden esteettömät näkymät etelään merelle häviävät.

KORTTELIALUEET

- hotelli peittää näkymiä asuinkortteleista.
- Alueella on jo tarpeeksi hotelleja
- Merihaan pysäköintitalojen tilalle rakennettavat korttelit peittävät näkymiä Merihaan reunimmaisista asuinrakennuksista.
- Oltiin huolissaan Merihaan pysäköintipaikkojen riittävydestä kun p-laitokset rakennetaan

JULKISET TILAT

Yleistä

- VETTÄ, VIHREÄÄ, NÄKYMÄ
- Onko liian tiivistä näin arvokkaalle paikalle?
- Tuleeko epäviihtyisää ympäristöä?
- Miten työmaavaihe voitaisiin järjestää siten, että alueen asukkaiden olisi mahdollisimman hyvä asua alueella? Voitaisiinko esimerkiksi Hakaniemenranta rakentaa ensin valmiiksi, erityisesti uuden hotellin ympäristö?
- Jo kaavavaiheessa yhteys venekerhoihin: voivat auttaa suunnittelussa ja toimintojen realistisuuden ideoinnissa.
- Voivatko asukkaat lukea mielipiteet jälkeinpäin?
- Alueelle tarvitaan koirapuisto. Koiravesoja tarvitaan myös.
- %-taide
- Kaikille rannoille tarvitaan ulkoliikuntapaikkoja kuten Töölönlahdella.
- Laituripaikkoja ei saa vähentää.

Hakaniemi

- Hakaniemenpuisto pitää kunnostaa.
- Puita ei ole leikattu kunnolla Kaarlenkadun puolelta. (*Tämä HKR:lle tiedoksi/AnL*)

Hakaniemenranta

- Vesialue kapenee liikaa.
- Ahtaus tuntuu kauhealta.
- Miksi toinen hotelli vanhan viereen? Miksei toinen Guggenheim?
- Kalastuspaikat katoavat, tuovat monimuotoisuutta rannoille.
- Lisää puita, vihreitä keitaita, penkkejä ja istuskelupaikkoja. Tarvitaan paikkoja, joissa voi esim. syödä omia eväitä.
- Rannan suora on pitkä matka kulkea, jos liikkuu huonosti.
- Hakaniementorin rantaan pitää päästä veneellä. Hyvä, että hotellien välistä siltaa ei ole tässä suunnitelmassa.
- Suunnitellun hotellin länsipuolelle rantaan tarvitaan puisto ja kahvila.
- Voiko hotellia siirtää itään alueelle, johon on merkitty aukio, jotta rantaan saataisiin enemmän tilaa?
- Hakaniemenranta kokonaan viheralueeksi.
- Rakentaminen Hakaniemenrannassa matalammaksi. Korkeutta voitaisiin samalla lisätä Sörnäistenrannassa.
- Betonisia istuskeluun soveltuvia taideteoksia voitaisiin sijoittaa alueelle. Yleisesti ottaen istuskelupaikkoja tarvitaan paljon.
- Hotelli Strandin edustan ranta on epäonnistunut. Ei ole ollenkaan viihtyisä.
- Uusi hotelli ei palvele alueen asukkaiden viihtyisyyttä eikä pienyrittäjiä.

Siltasaarenranta

- Tarvitaan havainnekuvia myös Siltavuorenrannalta katsottuna.
- Kirjanpuiston leikkipaikka: miten liikenteen lisääntyminen vaikuttaa leikkipaikkaan? Puistoa käyttävät myös alueen päiväkodit.
- Nurmialueita ja puita tarvitaan jatkossakin rantaan. Bulevardimaisuus on säilytettävä. Mitä rannassa tapahtuu, kun baana rakennetaan siihen ja liikenne lisääntyy uuden sillan ja siihen liittyvien liikennejärjestelyjen myötä?
- Uusi puisto on huippujuttu!
- Uuteen puistoon petanque-kenttä ja vaihteleva pinta, kumpareita.
- Miten Kruununhaan uusi puisto suojataan liikenteeltä? Siihen on kiinnitettävä huomiota.
- Perinteinen näkymä Siltavuorenrannalta Hakaniementorille päin peittyy. Näkymät pitäisi säilyttää.

Merihaan eteläranta

- Esitetty puisto on tärkeä ja hyvä ajatus.
- Aikaisemmassa suunnitelmassa oli aallonmurtaja. Merihaan rannoilla on yllättävän kova merenkäynti, koska rajautuu suureen ulappaan. Myrskyillä nykyiset laiturit hajoavat helposti.

- Rannassa kulttuurisaunan päässä on septilaituri: uimapaikka on vaarallinen, jos veneliikennettä on samaan aikaan. Näitä toimintoja ei voi sekoittaa.
- Uimapaikka on paljon käytössä. Se pitää suunnitella siten, että se on turvallinen. Uimalaiturin ja septilaiturin pitää olla erillisiä.
- Rantaan tarvitaan satamalle pieni huoltorakennus, wc, veneseuran varasto ja vartiokoppi. Tarvitaan myös jollapurjehdusta/kevytveneitä varten luiska ja varasto.
- Laiturit ovat kaavan havainnekuvassa liian tiheässä. Kahden laiturin välin tulee olla 40m. Laitureiden pitäisi olla pidempiä. Tarvitaan yksi rannan suuntainen kokoomalaituri, johon pistolaiturit liittyvät.
- Miksi pistolaiturit eivät ala jo kulttuurisaunan kohdalta?
- Hanasaaren, Sompasaaren, Merihaan ja uuden sillan välinen vesialue on hyvää aluetta optimistijollapurjehdukselle.
- Miksi pikaraitiotiesuunnitelmassa Merihaan edustalla yksi puurivi kaadetaan jalankulun tieltä? Eikö jalankulku voi kulkea puiden eteläpuolelta? *(Tämä kysymys pitää välittää HKR:ään/AnL)*

Sörnäistenranta

- Liian pitkä matka lähimpään puistoon, jos liikkuu huonosti.
- Tarvitaan lisää kunnollista vihreää tälle alueelle.
- Missä ovat lähileikkipaikat, kentät ja puistot.
- Veden vaihtuvuudesta tulee huolehtia lahden perällä.
- Kalliolaiset käyttävät paljon tätä rantaa.
- Sörnäistenrannan puoleiseen sivuun tarvitaan melontaa, kajakit ja sup-laudat varten veneiden laskupaikkoja ja varasto. Tällä rannalla ei ole suurta aallokkoa.
- Pienvenesataman paikalla soutuveneille liian avoin paikka, koska myrskyllä merenkäynti on suuri. *(Tämän voisi vielä tarkistaa venekerholaisilta, koska vähän ylempänä puhutaan suojaisasta rannasta. Tarkoittaako suojainen ranta pohjoisempaa osaa?/AnL)*

LIIKENNE

- Onko liikenteen meluntorjuntaan suunniteltu vaimentavaa asfalttia?
- Melun lisääntyminen huolestutti liikennevalojen aiheuttamien pysähdysten ja kiihdytysten johdosta.
- Sillan pitkäikäisyys ja maisemaan sopiva ulkonäkö hyvä huomioida, esim. sama ulkonäkö kuin Pitkäsillalla.
- Sörnäisten Rantatieltä pohjoisesta ei pitäisi päästä kääntymään suoraan Hakaniemen torille (Näkinsillan vierestä).
- Mitä tapahtuu bussiyhteyksille Merihaasta ja Kruunuhaasta?
- Lisääntykö liikenne Siltavuorenrannassa kuinka paljon?
- Uutta kävelysiltaa Siltavuorenrannasta Hakaniemeen pidettiin hyvänä, sillä se parantaisi pohjois-kruununhakalaisten yhteyksiä mm. joukkoliikenteeseen.

3.10.2018

Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus
Eteläinen, Keskusta

HAKANIEMEN JA MERIHAAN ALUEEN ASUKASILTA

Aika 29.10.2018 klo 18-20

Paikka info- ja näyttelytila Laituri, Narinkka 2

Osallistujat

Juha-Pekka Turunen	vuorovaikutussuunnittelija
Perttu Pulkka	arkkitehti, kaavan valmistelija
Reetta Putkonen	liikennesuunnittelupäällikkö
Juuso Helander	liikennesuunnittelija

Tilaisuus

Paikalle saapui noin 120 asukasta. Vuorovaikutussuunnittelija Juha-Pekka Turunen avasi tilaisuuden. Tilaisuuden aluksi Hakaniemenranta 16 taloyhtiön hallituksen edustajat palkittiin rakentavasta yhteistyöstä kaupungin kanssa.

Perttu Pulkka esitteli alueen hankkeita, Hakaniementorin suunnittelutilanteen, alueen asemakaavan muutokset ja Hakaniemenrannan ideakilpailun voittaneet ehdotukset.

Juuso Helander esitteli alueen liikennesuunnittelutilanteen.

Reetta Putkonen esitteli alueen rakentumisen vaiheistusta.

Asukkaiden esittämät kysymykset, palautteet ja kommentit

Asukkaiden kysymykset keskittyivät pääasiassa liikennesuunnitelman sisältöön sekä rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin.

Maankäytön suunnitelmien osalta keskusteltiin tulvarakenteiden järjestelyistä ja rakennusten korkeuksista.

Muuttuvista liikennejärjestelyistä huolta herätti erityisesti uuden raitiotieyhteyden tiheä vuoroväli ja jalankulku.

Rakentamisaikaisissa muutoksissa eniten keskustelua herätti kävely-yhteyksien säilyminen alueen rakentamisen aikana sekä niiden kunnossapito. Lisäksi esille nousivat mm. nousivat esiin työmaan liikenne, julkisen liikenteen järjestäminen alueen rakentamisen aikana sekä Hämeentien joukkoliikennekadun muutoksen vaikutuksen liikenteen sujuvuuteen.

Flow Talks 2016



URBAN LIFE



HABITARE



City of Helsinki
City Planning Department



Fira

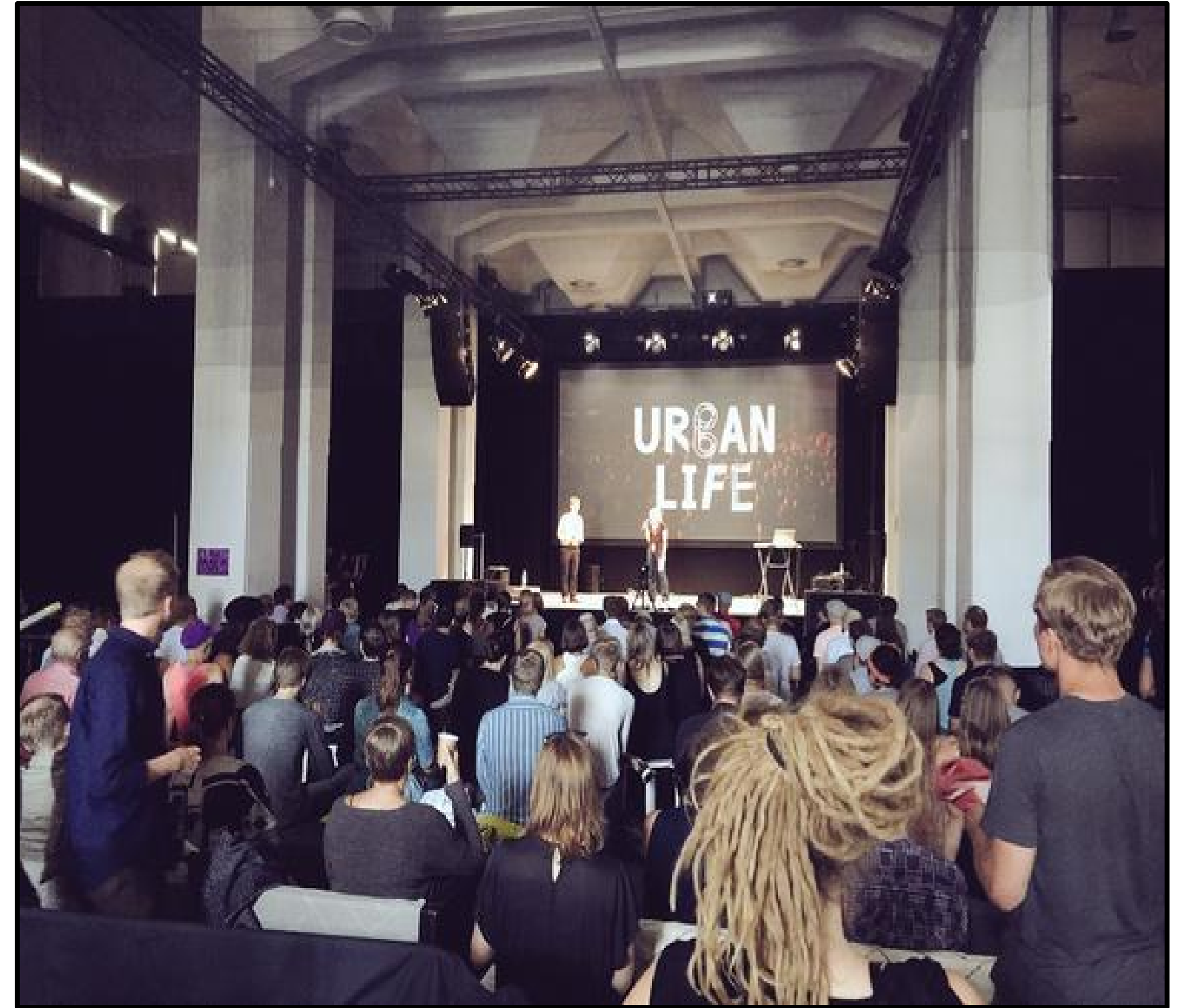


Yhteenveto työpajoista

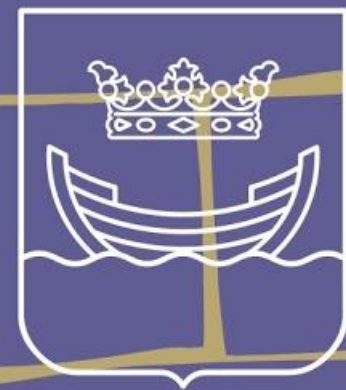
Flow Talks - Urban Life

Flow Talks - Urban Life on innovaatioalusta, jolla Demos Helsingin kumppanit pääsevät kehittämään kaupunki yhdessä edelläkävijöiden ja vaikuttajien kanssa.

Flow Talks - Urban Life järjestetään osana Flow Festivalia. Flow Festivalin ja Demos Helsingin järjestämä tapahtuma tuo festivaaliyleisön kiinnostavien sisältöjen ja keskustelujen äärelle. Flow Talks koostuu kansainvälisten huippuvaikuttajien puheista, suunnittelutyöpajoista sekä tajuntaa laajentavista keskusteluista.



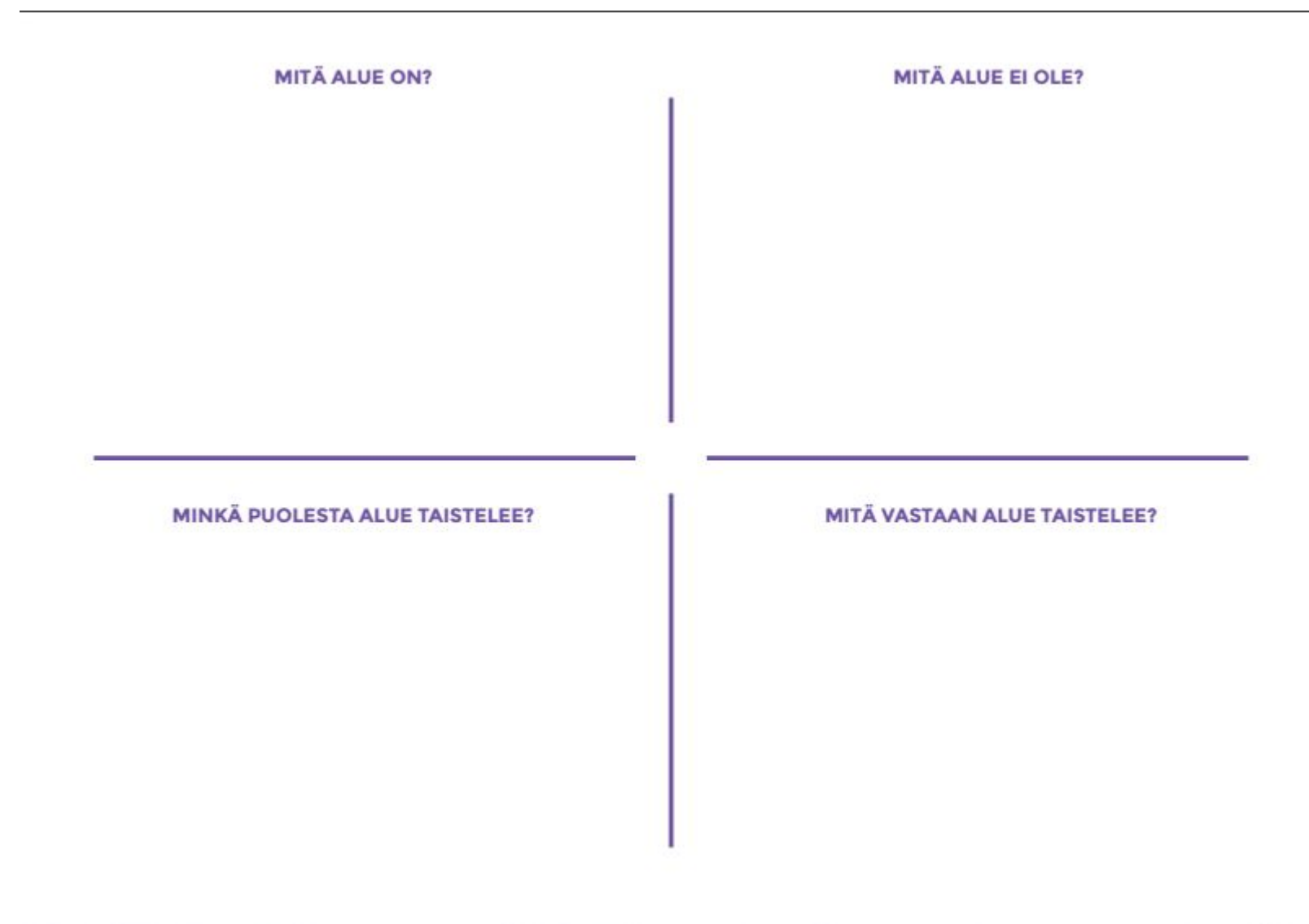
Urban/ Planning



City of Helsinki
City Planning Department

Urban/Planning

Työpajan tavoitteena oli kehittää yhdessä Flow Festivalin vieraiden sekä erikseen kutsuttujen vaikuttajien kanssa visio itäisen kantakaupungin ranta-alueelle. Visioinnin jälkeen työpajan osallistujat kehittivät aluetta palveluiden, hyvän elämän ja kaupunginosan ja muun kaupungin suhteen näkökulmasta. Arvokkainta kaupunkisuunnitteluviraston näkökulmasta oli kääntää edelläkävijäkaupunkilaisten sekä itäisen kantakaupungin asukkaiden arvostukset ja näkemykset tulevaisuudesta ja hyvästä kaupungista konkreettisiksi kehitysideoiksi.



PALVELUT ALUEELLA

Mitä palveluita alueen asukas tarvitsee?

Mitä palveluiden tuottajat alueella tarvitsevat?

Kenen vastuulla mikäkin on?



HYVÄ ELÄMÄ ALUEELLA

Miten taataan, että alueella kunnioitetaan asukkaiden tarpeita?

Mikä on julkista, puolijulkista ja yksityistä alueella?



ALUE OSANA HELSINKIÄ

Miten taataan, että alue integroituu osaksi muuta kaupunkia?

Kuinka alue vaikuttaa muuhun kaupunkiin ja pääkaupunkiseutuun?

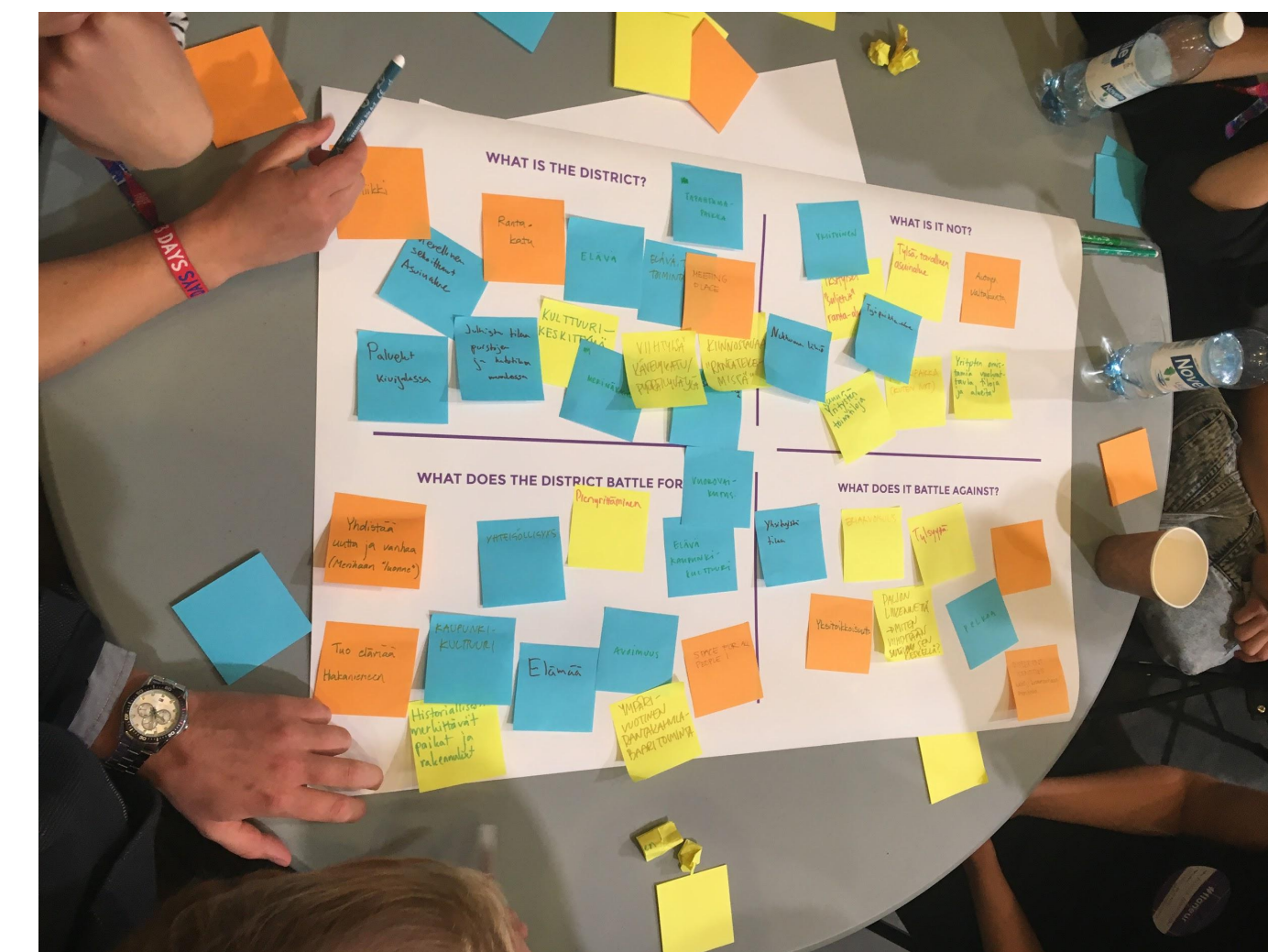


Urban/Planning

Ensimmäisessä vaiheessa työpajan lähes 50 osallistujaa saivat KSV:ltä erinomaisen johdatuksen alueella tapahtuviin muutoksiin lähitulevaisuudessa.

Seuraavaksi osallistujat pohtivat mitä alue on ja minkä puolesta se taistelee. Alue nähtiin vahvasti yhteisöllisenä, elävänä ja tapahtumarikkaana sekä Kallion henkeä ja tunnelmaa jatkavana. Myös alueen merellisyyttä ja rantamaisuutta korostettiin. Merestä puhuttiin muun muassa alueen yhdistäjänä

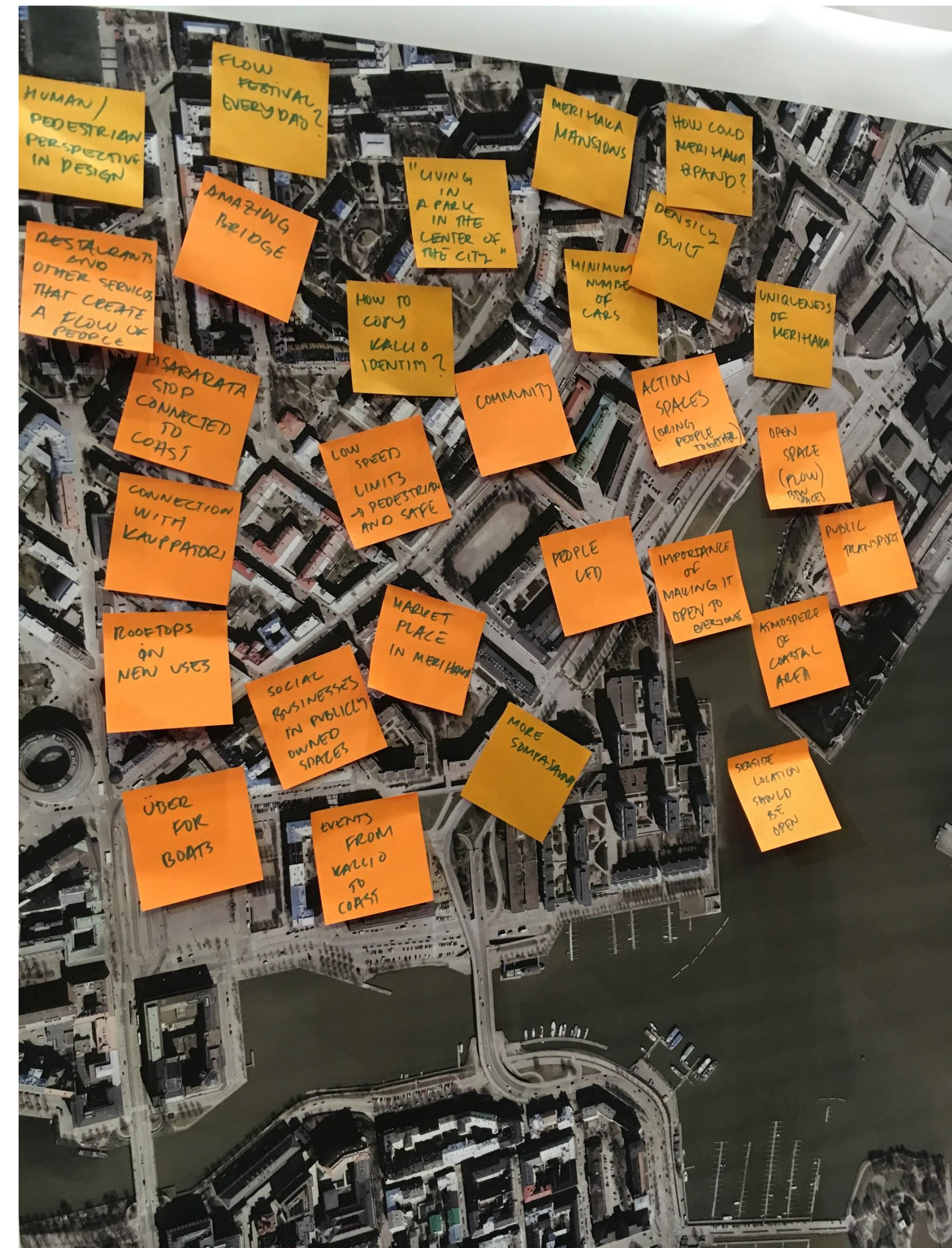
Hiljaisuus, eksklusiivisuus ja suureellisuus olivat määreitä, joita osallistujat eivät liittäneet alueeseen.



Urban/Planning

Kolmannessa vaiheessa työpajan osallistujat pohtivat hyvän elämän edellytyksiä, alueen integroitumista muuhun kaupunkiin ja palveluita alueella.

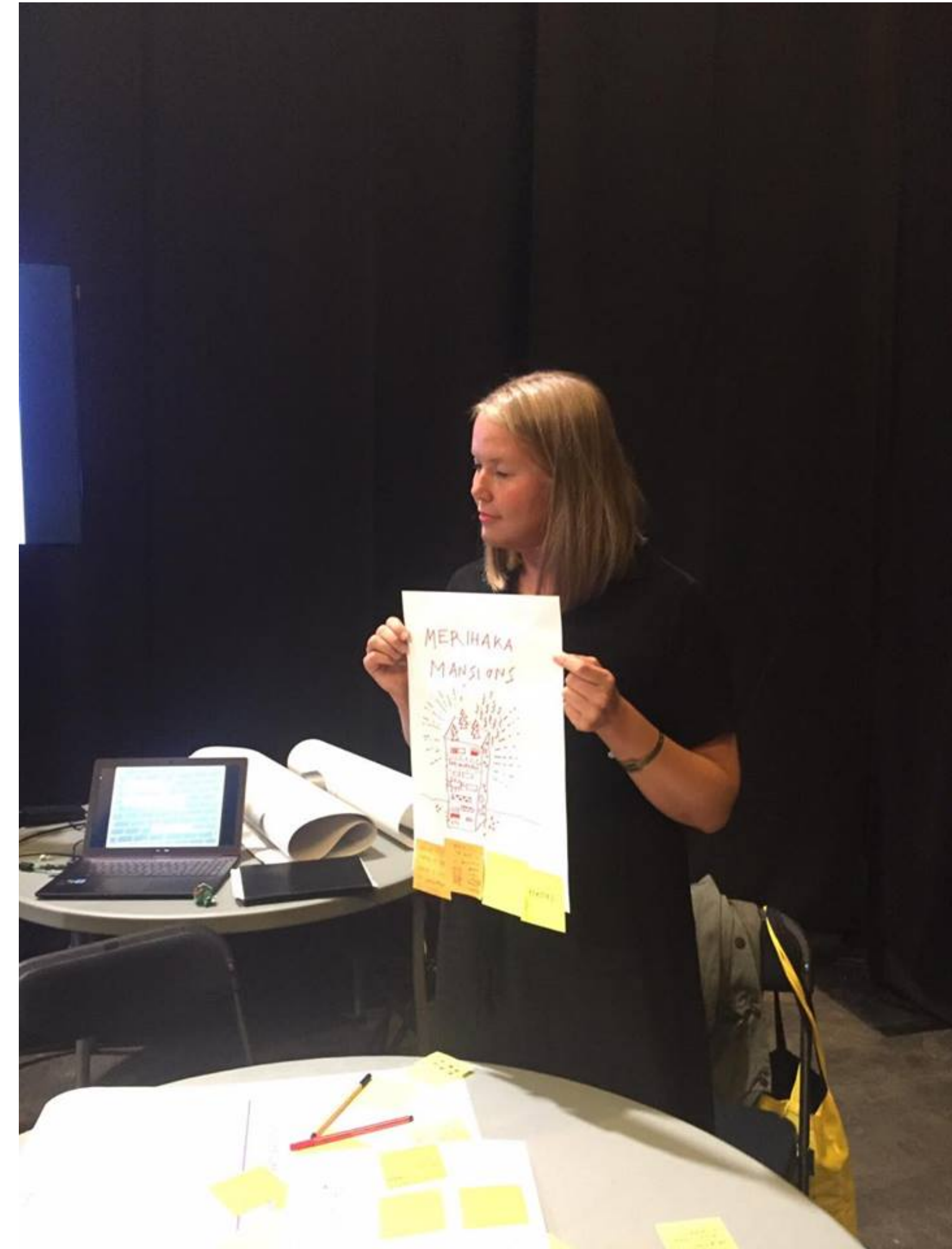
Kevyen liikenteen väylät ja joukkoliikenne nousivat keskeiseksi tavoiksi integroida alue Hakaniemeen ja muuhun Helsinkiin ja koko metropolialueeseen. Lisäksi ranta-alueen yhtenäisyys ja vesiliikenne nousivat esiin usein.



Urban/Planning

Vapaiden ja monikäyttöisten julkisten tilojen rooli nähtiin tärkeänä alueen viihtyisyyden varmistajana. Yleisemmin kivijalkapalveluiden ja kattojen käyttöä korostettiin.

Keskeisiä hyvän elämän edellytyksiä olivat jatkuva yhteiskehittäminen alueen asukkaiden kanssa, asukkaiden itse tuottamat tapahtumat sekä rantaviivan avoimuus ja julkisuus.



Urban/Planning - Analyysi

Keskeisiä kysymyksiä alueen tulevaisuuden osalta ovat



- Kuinka alueen merellisyyttä ja vesireittejä voidaan käyttää hyväksi alueen suunnittelussa?
- Kuinka Kallion tunnelma ja ns. “tekemisen meininki” voidaan siirtää alueelle?
- Kuinka alueelle päästään mutkattomasti Hakaniemestä?
- Kuinka Merihaan erityisyys voisi näkyä alueella?
- Miten yhteensovittaa autoilijoiden ja kevyen liikenteen tarpeet?
- Mitä tarkoittaa Flow festivaali päivittäisyydessä?
- Miten yhdistää kylämäisyys ja urbaani kokemus?
- Voisiko alue leimautua “asiaton oleskelu sallittu-alueeksi” ?
- Miten alueen suunnitteluun voitaisiin tuoda jatkuva vuorovaikutus ja alueen kehittäminen tulevaisuudessa yhdessä ihmisten kanssa?
- Miten alue ei olisi koskaan valmis vaan aina keskeneräinen?

Urban/Planning - Analyysi

Toistuva teema työpajassa oli ennen kaikkea yhteisöllisyys: suunnittelun haluttiin tukevan sitä moninaisesti. Osallistujat toivoivat tiivistä asumista, mutta paljon yhteisiä tiloja, jotka toimivat raameina tekemiselle. Asukkaiden ääni haluttiin alueella kuuluviin.

Merellisyys haluttiin kaikkien yhteiseksi omaisuudeksi - vaikka myös palveluita veden äärelle toivottiin, olivat osallistujat huolissaan siitä, että alueesta tulee itään sopimattoman eksklusiivinen ja samalla tylsä.

Liikenteen järjestämisestä oltiin suhteellisen yksimielisiä: sujuva julkinen liikenne, kevyen liikenteen ehdoilla vahvistettuna jaetuilla autoilla ja pyörillä. Tämän vuoksi myös pienen skaalan palveluiden pitää löytyä läheltä.

Vihreys ja vehreys tekevät osallistujien mielestä alueesta eloisan.

Työpajassa nousi esiin tarve edullisille liiketiloille, joita vuokrattaisiin pienyrityksille. Edulliset liiketilat nähtiin hyvänä tapana edistää urbaania kokemusta syntyvien monipuolisten palvelujen myötä.

MITÄ ALUE ON?

Urbaani kohtaa meren! Melko tiivistä rakentamista, rafloja, kauppoja, ihmisiä, asuntoja!

Yhteisöllinen, Turvallinen ja yhteisöllinen, Aktiivinen, Koti yhä useammalle (tiivisti rakennettu)

Moninainen & kansainvälinen, Koti (joillekin), Sörnäisen ja Kallion atmosfääri jatkuu

“Kallionranta” → Kallion uusi “frontti”, “kansilehti”, Uusi vs. Vanha (vrt. Oslo Vulkan)

Tapaamispaikka, Aktiivinen ranta

Mereinen, monipuolinen, aktiivinen, ennakkoluuloton, eteenpäinkatsova kaupunginosa

Viihtyisä, Esimerkkiä Boardwalks - alueet, esim. USA & Tanska (Parhaat!)

Hyvät yhteydet julkisilla ja pyörällä = lämmitetty väylä

Vapaata, maksutonta, avointa ja yhdenvertaisesti kaikkien käytössä olevaa kaupunkitilaa

“Olohuone” tai “Aurajoenranta, Tavallaan toinen urbaani keskusta, joka ei kilpaile “Kolmen sepän keskustan” kanssa, Paikka missä itä alkaa, Monta aluetta meren yhdistämänä, Ruokakulttuuria, Todella rakennettu, Kaupunkilaisten ajanviettoalue, Pakokaasua + hälyä

Uusien ideoiden kehto, Uusien helsinkiläisten ensimmäinen pysäkki, Hoitamaton

Hiiliskasan takapiha, Rouhea, Meri, Ruma

Suomen tiheimmin asuttu alue, Arvomaailmaltaan Kallion “jatke”, Yhteinen, Kallion “rock cityn” vieressä, Ajanmyötä mukautuva/muokkautuva,

Asukkaiden olohuone, #openkitchen

Helsingin yhteisötietoisin alue !!!!, Käveltävyys

Urbaanien suunnittelijoiden tuleva temmellyskenttä !!!!

Aito ja elävä kaupunginosa, Miljöo tukee yhteisöllisyyttä

Asumisratkaisuissa tuetaan yhteisöllisyyttä, Sosiaalisuus, yhteisöllisyys, Liikenneyhteydet, jotka tukevat joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä, Ketterää urbaania liikkumista, jaettuja ajoneuvoja, kaupunkipyöriä ja fillarireittejä !!!!

Vihreitä ratkaisuja ja viihtyisyyttä rakennettuun ympäristöön

Elävä kaupunkikortteli, joustavat tilat, yhteisiä jaettuja tiloja, tuulensuojaa ranta-alueellekin

Elävä, merellinen, vihreä

Asukastiheys Euroopan tiheintä -> pienet asunnot, jatkuva muutos, Pienten kauppojen vaihtoehtojen vetovoimaisuus, pieni on kaunista, pikkuputiikkien skaala, palvelut, Yhteisöllinen, sosiaalinen vapaakulttuurin suvaitsevainen alue

Uniikki, Rantakatu

Elävä , Kulttuurikeskittymä ,Julkista tilaa, Palvelut kivijalassa,

Yhteys Tokoinrannasta, yhtä viihtyisää. Tapahtumapaikka,

Meeting place, Viihtyisä kävelykatu/pyöräilyväylä

Ei ostoskeskusta, Uusi, upea silta =matkailunähtävävyys,

Separation on traffic, Direct access to water

Office space in the Tower, Shared vision

Tay office Staying Ammattikoulu, Feeling? People

MITÄ ALUE EI OLE?

Tyhjä /kuollut

Toivottavasti ei ole yksipuolinen, hengetön/uinuva lähiökortteli

Nyt 50km/h → Tulevaisuus: 30-40 kmh/h

Vain rikkaille

Ekslusiivinen, homogeeninen !!!!

Talvella tyhjä & kylmä !!!!

Uinuva

Nukkumalähiö !!!!

Tylsä

Parkkipaikka

Yksityinen

Nukkumalähiö

Yksityiset “suljetut” ranta-alueet

Suuryritysten toimitiloja

Parkkipaikka (kuten nyt)

Yritysten omistamia vuokrattavia tiloja ja alueita

Autojen valtakunta

Työpaikka-alue

Tylsä, tavallinen asuinalue

Hyljeksitty

Syrjäinen alue

Vain autoille

Taloyhtiön oma ranta!!!

Läpiajoa rantatiellä, “Lahdentie”

Ranta-alue purjeveneille, rajoitettu pääsy

MINKÄ PUOLESTA ALUE TAISTELEEE?

Tilaa nauttia merenrannasta, merenhenkäys, raikkaus, veneily, veneet, satamaisuus (BOAT UBERIT), Aika veden äärellä

Helppo liikkua, erityisesti ilman autoa

Monimuotoisuus

Koteja kaupunkilaisille läheltä keskustaa -> pyöräilyn ja jalankulun reitit, liikennemuoto vs. vapaa-aika

Elävä ja viihtyisä merenranta palveluineen kaikille → pääsy rantaan

Ihmisyystavallinen, Turvallisuus

Kaupunki, jossa eri -ikäisillä ja eri arvoilla varustetuilla ihmisillä on hyvä elää → monimuotoisuus

Asuntoja, työpaikkoja, palveluita, helposti saavutettavissa

Koteja eri tulotasoisille ja ikäluokille

Brändäyksen keinot tukemaan kauppiaita, kivijalkaliikkeitä pitää suojella

Suvilahti/Kalasadama, vetovoimainen tapahtumapuisto, kesä-talvi

Palvelut <3 kivijalka

Ihmisen perspektiivistä, Viihtyisät rannat, Bisnesalue, Kaupunkiviljely, vihreyttä

Taiteen saavutettavuutta, Yhteisöllisyyden ja viihtyvyyden puolesta

Yhdistää uutta ja vanhaa ("Merihaan luonne"), Tuo elämää

Hakaniemeen, Kaupunkikulttuuri, Elämää, Yhteisöllisyys

Historiallisesti merkittävät paikat ja rakennukset

Pienyrittäminen, Space for All People, Avoimuus

Ympäri vuotinen rantakahvila-baaritoiminta, Elävä

kaupunkikulttuuri, Vuorovaikutus

Suuryritysten toimitiloja

More points of attraction

Backyardness, Uniqueness, Peacefulness, Grand vision?

Merihakaniemi, 60's-70's ideals (Merihaka), Views

Yhteisöllisyys, Urbanikulttuuri, Kalliolaisten virkistytymispaikka

Pyöräilykulttuuri!, Kallion ranta, Tapahtumapaikka (Flow, Tuska, Sideways...)

Vaihettaista / kehittymistä

Kehityksen aikaista toimintaa (ei suljettuna kerralla valmiiksi) !!!!

Puistossa keskellä kaupunkia, autot ei, vihervalueita (sillat yms)

isosti, baanat ja sillat yhdistää isosti, avointa tilaa, vesialueita

käyttöön: lautoilla muualle kaupunkiin, viherrakentaminen

kontrastina betonille, arvomaailmaltaan liberaali, raameja omille

jutuille, tajunnanräjäyttävän vihreää

MITÄ VASTAAN ALUE TAISTELEE?

Liian kallis/ posh esim. Asua

Ei uusi Eiranranta,

Liikenteennestevaikutukset & melu

Sörnäisten rantatien liikenne?

Ei eksklusiivinen

Äänekkään liikenteen ylivalta

Betonihelvetti

Yksityistä tilaa

Eriarvoisuus

Yksitoikkoisuus, Tylsyyttä

Paljon liikennettä -> miten viihdytään sen keskellä

Pelkoa

Tuuliolosuhteet

Different identities Kallio/Kruununhaka/Merihaka

Dislike Tuward

Quota for social housing, supported housing

Nimbyily

Tuuli

Autoiluriippuvuus, liikenne

Hengettömyys

Pirstaloituminen

Pakokaasua ja hälyä

Nukkumalähiö

Sörnäisten rantatien liikenne

Yksityisiä toimitiloja

Rantatien liikenne!

Yhteisen kaupunkitilan ja asumisen ristipaineessa.

Toistuvia: kivijalat, yhteisöllisyys, julkinen ja kevyt liikenne, rantojen yksityistäminen, vesiliikenne, vihreys, yhteiset ja muunneltavat tilat, asukkaiden mielipiteiden kuuleminen, tiivis rakentaminen ja asuminen

HOW DO YOU GUARANTEE THAT THE AREA INTEGRATES INTO THE CITY? (1/2)

Kiva laiturialue jatkuu myös pitkän sillan toisella puolella

Hyvät liikenneyhteydet, Vesiliikenne, Liikenne

Kulttuurien ja alakulttuurien huomiointi

Elävät ja elämää täynnä olevat kadut ja kiinteistöt

Parempi yhteys torilta rantaan - YKSI KESKEISISTÄ

HUOMIOISTA!

Ei rajaudu isoon tiehen

Tokoinrannan ja Siltasaaren linkittäminen Merihakaan

Liittyminen mereen ja rantamaisemaan

Hakaniemen torille tuulensuojia

Alueen läpi kulkeva julkinen liikenne tuo potentiaalisia asiakkaita palveluille

Suojaa, penkkejä, rakenteita ja rakentamista?

Flowta alueella

Mielenkiintoiset kevyenliikenteen sillat

Pidetään alue mielenkiintoisena ja kehittyvänä

Vesiliikenneyhteydet

Palvelut ja kulttuuritarjonta houkuttelee

Yhteisölliset aktiviteetit

Hyvä julkinen liikenne

Myös normaalit arkipäiväiset palvelut

Kallio-baana

Vierasvenesatama+kahvila

Kaupunginosamaskotti / tilataideteos

Vaihtoehto rampeille

Kasvatuslaatikot, puutarhat

Jalankulkureiti

Kaupunginosa-auto

Joukkoliikenteen solmukohdassa kaupunkipyöriä

Vesiyhteyskauppatorille

Rannan "Itäinen kaivopuisto" Redille

Helppo pääsy kaikilla liikuntavälineillä

HOW DO YOU GUARANTEE THAT THE AREA INTEGRATES INTO THE CITY? (2/2)

Liikenneyhteydet - pyörä, jalankulku, julk. Liikenne → liikenne ja vapaa-aika -reitit

Alueen houkuttelevuus helsinkiläisille/suomalaisille/ihmisille

→ tapahtumat: festivaalit, block party, eri yhteisöjen pienemmät tapahtumat

→ harrastus - & vapaan-ajanviettomahdollisuudet - myös maksuttomia!

→ palvelut, kaupat, ravintolat yms.

Yhtenäinen ranta-alue keskustasta kalasatamaan

→ meriaktiviteetit

→ kallion ja merellisyyden yhdistäminen

Monimuotoinen asuntokanta - myös edullisia asuntoja!

Sörnäisten rantatien ympäristö viihtyisämmäksi

→ alempi nopeusrajoitus; parempi joukkoliikenne; tiivistäminen

→ kattaminen

Public transportation

Good services

Services

Route along shoreline

City archipelago

HOW DOES HELSINKI AND THE CAPITAL REGION BENEFIT FROM THIS DISTRICT?

Tavoitteena houkutteleva & eläväinen tapahtumien keskus

Urban heart of achingly cool things like Flow

International visibility

As a unique living, neighbourhood and community

Rohkea edelläkävijä

Kulttuuri

Ruoka

Luovan alan yritykset

Eheä kaupunkitila

Mahdollisuuksia uudenlaisiin palveluita rantaviivalle

Joustavaa tilan käyttöä

Yhteisöllinen henki

Solmukohta

Voisi olla viihtyisä solmukohta

Tarvitaan jotain omaa, esim. japanilainen tavaratalo

“2. Keskusta” tarjoaa erilaisen identiteetin kaupungille

Kuten Södermalm

IHQ Södermalm

Ei “tapa” muita alueita

Vihersilta ihmisille Kurvi-ranta

WHAT SERVICES THE RESIDENTS NEED?

Katolle päiväkotit

Veneiden uber

Lapsille ilmaista tekemistä

Helsingin bazaarit

Vesiturheiluyrityksiä

Vapaa-ajan viettämisen liittyviä (ruokaa, juomaa, harrastamista) & kulttuuripalveluita (taidetta!)

Elämyksiä omassa elinympäristössä - pois harmaasta arjesta

Uimahalli

Vihertaloja

Kalastuspaikkoja

Monitoiminen "leikkisilta", kiipeilyseinä ja liukumäki

Paljon kaikkea pientä (liiketilat, kahvilat, joustavuus, avoimet sisätilat)

Toimintatiloja

Erilaisia palveluja samassa tilassa

"Lähikauppa", "lähikoulu"

Korttelijuhlat, Toiminta-aukio!, Tanssiaukio

Useita pieniä toimijoita, monimuotoisia palveluja → myös peruspalveluita

Maksuttomia ja edullisia vapaa-ajanviettomahdollisuuksia

Tapaamispaikkoja

→ Yhteisöllisiä grillejä, piknik-pöytiä, saunoja (esim. Sompasauna)

→ Työskentelytilaa

Vapaata ja avointa kaupunkitilaa luovalle ja yhteisölliselle toiminnalle

Rantakesä - konsepti

Ulko - sisätilan flow

Kerhotilat → asukkaiden olohuoneiksi, keittiöksi, viherpihoiksi = enemmän neliömetrejä näihin

Liikkuminen

Joukkoliikenne ja muut joustavat liikenneratkaisut

Vesiliikenne

Arjen lähipalvelut ja kulttuuripalvelut

WHAT DO THE SERVICE PROVIDERS NEED?

Tuettua liiketilaa

Paljon pieniä edullisia avoimia liiketiloja - Keskeinen huomio

Puulaituri, vihreää, penkkejä

Matala rantamuuri

Lähellä vettä

Pois liikenneväyliltä

Pieniä, monikäyttöisiä tiloja

Pop-up tiloja

Yhteiskäyttöön tiloja

Perustarpeet: sähkö, vesi jne.

Vuokrataso ja - sopimukset → Millainen toimii parhaiten?

(esim. ruokarekat) → Miten saadaan edullista?

Tiivistä kaupunkia ja asukkaita

HUB-tiloja pienille, uusille nouseville yrityksille

Rakenteet tukevat esim tapahtuman järjestämistä

Sähkö-, vesi - ja roskispisteet

Varausjärjestelmä

Yhteiskäyttöasioita

Muunneltavat ja toimivat kiinteistöt

WHO IS RESPONSIBLE FOR PROVIDING THE SERVICES?

Kaupunki tarjoamaan tuettua liiketoimintaa (liiketiloja)

Julkinen tila: puitteet kaupungilta, sisältöä asukkailta, järjestöiltä yms.

Monipuolisesti erilaisia yrityksiä

Asukkaat voivat suunnitella omaa kaupunginosaansa

lähipalvelut

Yhteistyötä kaupungin kanssa

Kaupungin vastuulla poistaa parkkipaikkainormi

Venepaikkoja

Kaupunkisuunnittelu voi vaikuttaa esim asukkaiden määriin

Yhteisvastuu ja yksilönvastuu

HOW DO YOU GUARANTEE THAT THE NEEDS OF THE INHABITANTS ARE MET?

Monenlaisia palveluja & kaupunkitilaa

- maksutonta & avointa
- pieniä yrityksiä
- mahdollisuus omaehtoiseen toimintaan
- “tyhjää tilaa”

Mahdollistava kulttuuri & suhtautumistapa

- enemmän tuetaan kuin kielletään omaehtoista toimintaa ja uusia ideoita

Avointa tilaa rakennusprosessin ajan

Suunnitellaan tarkasti Sörnäisten rantatien liikenne (ja liikenne muutenkin)

- Ylikulkusilta; matalampi nopeus

Asukas pääsee vaikuttamaan omaan alueeseen jatkuvan dialogin kautta

Identiteetti ja ylpeys omasta asunainalueesta

Special focus on the silent ones

Find out what they need

Collaboration, Co-creation with the inhabitants

Better co-planning

Tarvitaan suojaa sääolosuhteilta

Kysytään asukkailta

Myös tuettua asuntotuotantoa

Perustetaan kerhotiloja tai kanavia, jotka mahdollistavat keskustelun jatkossa

Kerrotaan suunnitteluvaiheista avoimesti

Joustavia uudenlaisia asumisen muotoja

Sekä kaupallisia että ei kaupallisia tiloja

Yhteissuunnittelu, Yhteissuunnittelutyökalut jotka tukevat asukkaiden mielipiteiden ilmaisua!

Vauvasta vaariin mukaan suunnitteluun

Unelmoi - kampanja (keskuskirjasto)

Levähdyspaikkoja

Myös muita palveluita kuin baareja ja ravintoloita

Kävelytietä ja pyörätietä rantaan

Puutarhakaupunginosa

Joustavuus; Hinnat, Kulkuyhteydet, Aukioloajat

Riittävät palvelut, Palveluita myös talojen kivijalkoihin

Hyvät äänieristeet taloihin

Viherrakentaminen

MIKÄ ON JULKISTA, PUOLIJULKISTA JA YKSITYISTÄ ALUEELLA?

Julkiset rannat

→ Yhteistä "pihaa"

→ Monipuoliset harrastusmahdollisuudet

Julkiset näköalat & vihreä ympäristö

Julkista tilaa myös korkealla

Julkisia tapahtumia, julkinen pieni satama ja laituri

Julkiset rannat

Merellä näkyminen on arvo asukkaille

Veneiden uber

Yksityiset sisäpihat ja kattoterassit

Rannat asukkaille, jotka tukevat yhteisöllistä tekemistä

Shoreline always public

Support the density of affordable and free 3rd places

What does the idea represent

Privacy remains private

Merihaka museo under the sky - a dream from 1970's

Yksityiset sisäpihat ja asunnot

Osa palveluista yksityisiä kuten ravintolat, kaupat yms.

Puolijulkisia: julkinen sektori tarjoaa puitteet; muut järjestävät sisällön

Puolijulkiset kattoterassit → taloyhtiöiden yms. Terassit yhteiseen käyttöön

Puolijulkinen meren hyödyntäminen

Rantareitti jää julkiseksi

Kaikki julkista paitsi omat kodit

Julkiset ranta ja vesialueet, sauna, työskentelypaikat

Julkiset markkinapaikat, auringonottoaikat, grillauspaikat, laiturit

Puolijulkista ovat yhteiset tilat

Oma koti tulee säilymään yksityisenä jollakin tavalla

Semi-julkiset; Katot, Taskupuistot, Rauhallisemmat istuskelupaikat

Ranta julkista tilaa, Kaikille avoimet reitit

Yksityisiä ovat kaupat, kahvilat ja ravintolat

Istuskelupaikkoja

Mahdollistavia "raameja" omille projekteille esim sompasauna

Mikä on autoilun tulevaisuus?

Yhteiset rannat, Avoin pääsy kortteleihin

Asiaton oleskelu sallittu -alueita

YHTEENVETO HAKANIEMENRANNAN JA SÖRNÄISTENRANNAN SUUNNITELMIEN VERKKOKESKUSTELUSTA KERROKANTASI - PALVELUSSA 7.10.–4.11.2016

Keskusteluun tuli 152 kommenttia. Tähän yhteenvetoon on koottu keskustelun keskeinen sisältö vapaamuotoisesti teemoitettuna. Keskustelu on edelleen luettavissa kokonaisuudessaan osoitteessa <https://kerrokantasi.hel.fi/hakaniemenranta>.

Hotelli

Yksittäisenä asiana Hakaniemen rantaan esitetty hotelli sai kaikkein eniten kriittisiä kommentteja osakseen. Useissa kommentteissa kyseenalaistettiin koko hotellin tarve ylipäätään koska niitä jo on useampi lähistöllä. Ulkomaisen investorin mukana olo hankkeessa herätti myös epäilyksiä lahjonnasta ja kysymyksiä, että miksi juuri tämä taho on saanut tontin suunniteltavakseen. Esitettiin myös, että taloudellinen hyöty hankkeesta haihtuisi ulkomaille ja verotulot Helsingille jäisivät pieniksi. Hotellille esitettiin myös useita muita sijoituspaikkoja, esimerkiksi hiilivoimalan alueelle ja koirapuiston paikalle itärannalle.

Hotellin suurimmaksi ongelmaksi nähtiin se, että se estäisi näkymät merelle niin torilta kuin läheisistä asunnoista ja muuttaisi paikan avointa ja merellistä kaupunkikuvaa liikaa. Hotelli koettiin törkeänä loukkauksena rannan asukkaita kohtaan peittäessään asuntojen näköalat ja pimentäessään asuntoja luonnonvalolta luomalla varjonsa talojen eteen. Hotellin koettiin olevan ruma, liian suuri ja massiivinen ympäristöönsä sekä ahdistava. Esitettiin myös että on väärin varata ranta tilapäisyöpyjille ja rikkaille asukkaille sen sijaan että ranta voisi olla kaikkien käytössä virkistysalueena. yksi kommentoija oli huolissaan myös hotellin rakentamisaikaisista häiriöistä ja vaurioista naapurien kiinteistöille.

Yhden kommentoijan mukaan kukaan ei torilta katsele merta ja hän näki hotellin mahdollisuutena kehittää torin ympäristöä laajemminkin, esimerkiksi rakentamalla talorivin Siltasaarenkadun itäpuolelle, raitiovaunupysäkkien päälle.

Hotellin sijaan sille varatulle paikalle pitäisi usean kommentoijan mielestä rakentaa puistoa ja aluetta viihtymiselle sekä samalla parantaa Hakaniementorin aluetta, muun muassa uudistamalla sen vieressä oleva puistoalue. Puistossa pitäisi olla sellaiset kalusteet, että siellä voisi nauttia hallista ja torilta ostettuja eväitä ja lisäksi harrastaa kuntoilua. Lisäksi rannassa tulisi olla jonkinlainen vesiurheilumahdollisuus, esimerkiksi kajakkien ja suplautojen vuokraus- ja/tai säilytyspiste.

Hotellin osalta suunnitelmaa ehdotettiin parannettavaksi niin, että hotellia hieman tiivistettäisiin itään ja rakennettaisiin sen länsipuolelle pieni puisto, joka palvelisi alueen asukkaita ja Hakaniemen läpi kulkevia kaupunkilaisia. Toisessa kehittämisehdotuksessa esitettiin hotellin rakentamista lähemmäs Hilttonia ja Metallitaloa, nyt esitettyä kapeampana mutta korkeampana jotta merimaisema torilta ei peittyisi niin paljoa. Samalla "allas" siirtyisi hotelliin ja asuintalojen väliin ja näin saataisiin lisää etäisyyttä uusista ja olevista asunnoista hotelliin.

Hakaniemenrannan rakennukset

Hakaniemen rantaa pidettiin erityisen harvinaisena ja arvokkaana paikkana, joka ansaitsee erityisen korkeatasoista arkkitehtuuria. Esitettiin, että vaatimus

monipuolisesta ja vaihtelevasta arkkitehtuurista tulisi osaksi kaavaa sekä mahdollisuuksien mukaan rakennettaisiin arkkitehtuurikilpailujen pohjalta. Erään kommentoijan mukaan rannasta ei saisi tulla liian yhtenäistä kokonaisuutta vaan rakennusten olisi oltava aidosti keskenään erilaisia - kuten vastarannalla oleva Kruununhaan rannan talorivi. Toisen kommentoijan mielestä taas ainoa asia minkä hän muuttaisi, olisi talojen julkisivut salmelle päin. Niiden tulisi olla yhtenäiset ja kauniit.

Umpikorttelit ja lamellit jakoivat kommentoijien mielipiteitä. Muutaman mielestä umpikortteli olisi rannassa oikea ratkaisu sillä harvoista pätkistä muodostuva julkisivu on salmelle päin levoton. Jos on pakko tehdä aukko talojen väliin, niin sitten yksi riittäisi ja sekin niin ettei näy rannalle. Talojen tulisi olla rapattuja ja ikkunoissa ruutuja sekä tyylikäs sileä julkisivu. Erään kommentoijan mukaan yhtenäisessä lamellissa saadaan vähemmän merinäköalallisia asuntoja, joista saa parhaan hinnan eli pitäisi tehdä eniten sitä mitä kansa eniten haluaa.

Erään näkemyksen mukaan lamellien aika on auttamattomasti ohi. Hakaniemenrantaan olisi rakennettava umpikortteleita, joiden ensimmäiseen kerrokseen on asemakaavassa pakotettava liiketilojen katkeamaton rivistö. Lamellit eivät mahdollista tätä. Sopiva kerroskorkeus olisi 7–8 krs, lisäksi voi olla korkeampia kulmatorneja. Unohtakaa tasakatot, metallijulkisivut ja todennäköisesti purkutuomion tulevaisuudessa saava Hakaniementorin modernismi. Laadullisesti oikea referenssikohde tässä on Kruununhaan Pohjoisranta tai Tukholman Strandvägen. Rakennuksissa ei tulisi käyttää pastellisävyjä vaan kunnan värejä, musta ja tummanruskea aina hyviä.

Rakentamista Hakaniemen rantaan sinänsä myös vastustettiin useissa kommenteissa. Erään kommentoijan mielestä Hakaniemenrantaan ei tarvita mitään uusia massiivisia asuntokasarmeja tai hotellikolosseja, siellähän on jo Merihaka. Toisen kommentoijan mielestä rannan suunnitelma näyttää tosi pahalta. Merta täytetään ja näkymät tukitaan. En todellakaan tajua näitä tunkkaisia ahtaita umpikortteleita jolta tuo ranta ainakin kadulta näyttää kun ei merta hakaniemenrantaan juuri enää näkyisi. Vanhojen asukkaiden merinäköalat pitäisi säilyttää ja aivan rannassa rakennusten maksimikorkeus voi olla 4 krs. Ehdotettiin myös että Hakaniemenrannasta madallettava osuus rakennusoi-keudesta voitaisiin siirtää tarvittaessa hyvin Sörnäistenrantaan.

Rakentamisen tiiveys, korkeus ja määrä

Suurin osa rakennusten korkeutta, suunnittelualueen tiiveyttä ja rakentamisen määrää kommenteissaan käsitelleistä oli sitä mieltä että rakennukset voisivat olla kauttaaltaan korkeampia, varsinkin tornimaiset rakennukset. Vedottiin kaupunkisuunnittelulautakunnan vaatimukseen että alueen tulisi olla tiiviimpää ja arveltiin että alueelle saataisiin noin tuhat asukasta lisää vielä tehokkaammalla rakentamisella. Kaavaluonnosta arvosteltiin tehottomaksi.

Sörnäisten rantatien varteen toivottiin 8–10 kerroksisia taloja. Sillan päähän esitettiin kahta korkeaa tornia - vähintään 17 kerrosta - portiksi. Toisessa kommentissa esitettiin sopivaksi korkeudeksi 16–22 krs. Varsinkin sellaisissa paikoissa joissa varjot eivät haittaisi, nähtiin olevan mahdollisuuksia korkeammillekin rakennuksille. Esitettiin myös että rakennusten korkeudet tulisi olla jopa 15–55 kerrosta. Näin muodostuisi mielenkiintoista kaupunkisilhuettiakin. Muutamissa puheenvuorossa korkeampia rakennuksia perusteltiin myös sillä että ne peittäisivät nykyistä Merihakaa maisemassa.

Toisaalta korkeaa rakentamista myös vastustettiin useassa kommentissa, pääasiassa näkymien menettämisen takia. Esimerkiksi meidän asunnosta 5. kerroksesta on näkynyt Haapaniemenkadulle ja Sörnäisten rantatielle ja Kallion kirkon tornikin on näkynyt. Nyt se näkymä menisi pois. Parkkitalon tilalle rakennettava rakennus ei ainakaan saisi olla korkeampi kuin nykyinen parkkitalo, etteivät näkyvyydet mene pois.

Palvelut, liiketilat

Kivijalkaliiketilaja kaivattiin alueelle ja erityisesti rannalle tuleviin rakennuksiin. Niiden koettiin tuovat alueelle viihtyisyyttä ja sosiaalista sekä kaupallista elämää. Liiketilojen, kahviloiden, ravintoloiden ja terassien lisäksi yhdessä kommentissa toivottiin alueelle myös elokuvateatteria ja muita kulttuuritiloja. Yhdessä kommentissa kiiteltiin suunnitelmaa siitä, että kivijalkatilojen tarve on hyvin huomioitu.

Rannat ja puistot

Rantoihin liittyvissä kommentteissa nousi selvästi esiin toive rantojen vihreydestä, puista, kasvillisuudesta, puistoista ja palveluista sekä mahdollisuudesta oleiluun ja ajanviettoon. Näiltä osin suunnitelmaa toivottiin vielä kehitettävän. Toivottiin, että puita ja vihreyttä olisi muuallakin kuin sisäpihoilla. Puita toivottiin myös katujen varsille tuomaan vehreyttä ja poistamaan kolkkoutta. Alueelle peräänkuulutettiin myös yhtä suurta puistoa. Rakennusten kivijaloissa tulisi olla kahviloita ja ravintoloita sekä muita palveluita. Muutamien kommenttien mukaan rannan rakennusten tulisi olla matalia ja vain palveluja varten, massiivisia asuntokasarmeja ja rannan tukkimista korkeilla taloilla vierastettiin. Toiset vierastivat korkeita rakennuksia Hakaniemen rannassa toiset taas sillan ja Kulttuurisaunan välisellä alueella. Yksi kommentoija arvosteli kaavaluonnosta lahden merimaiseman pilaamissuunnitelmana. Toisessa kysyttiin, miksi pohjoispuolen asukkaat saavat vaan haittoja (rakentaminen, näköalojen menetykset, viheralueiden menetykset, parkkipaikkojen menetykset) ja eteläpuolen asukkaat puiston? Yksi kommentoija korosti erityisesti Siltavuorenrannan bulevardimaisia puita ja vihreä tunnelmaa jota ei pitäisi tuhota ohjaamalla rannan tuntumaan lisää liikennettä.

Muutamissa kommentteissa kaivattiin molemmille puolille lahtea myös ravintolalaivoja Turun Aurajoen tyyliin. Vesibussiliikennettä toivottiin erityisesti hotellien läheisyyteen. Myös uimarantaa kaivattiin alueelle, sillä lähistöllä ei sellaista ole ja potentiaalisia käyttäjiä olisi paljon. Toisaalta meren täyttämistä myös kritisoitiin ja koettiin että Siltavuorensalmi muuttuu pelkäksi kanaaliksi ja vaadittiin meritäyttöjen ympäristövaikutuksien selvittämistä aina Töölönlahdelle saakka. Toisen kommentoijan mukaan rannan massiivinen täyttäminen ja meren pohjan myllertäminen pilaa vedet pitkiksi ajoiksi. Miten käy hyvin alkaneelle kalastusharrastukselle näillä alueilla? Niitä kaloja ei kyllä voi jatkossa syödä, jos niitä vuosikymmeniin edes sieltä voi saada.

Yhdessä kommentissa Kulttuurisaunan eteläpuolista vesialuetta ehdotettiin täytettäväksi jotta saataisiin venekerhon veneille hyvä suoja aalloilta ja samalla virkistysaluetta asukkaille rantaan. Venepaikkojen säilymistä pidettiin tärkeänä ja toivottiin myös niiden lisäämistäkin. Toivottiin myös mahdollisuutta säilyttää asukkaiden kanootteja ja sub -lautoja rannan tuntumaan rakennettavalla säilytyspaikalla. Tämä toisi mukavaa elämää rannalle ja edistäisi asukkaiden viihtymistä. Yhden kommentoijan mielestä veneille jää liian vähän tilaa. Satama-altaan täyttäminen ja kaventuminen on ristiriidassa alueen merellisen

historian ja luonteen kanssa. Siltavuoren salmea kannattaisikin kehittää pienene- ja vierasvenekeskuksena. Ja rannoille voisi hyvin sijoittua allasmaisia uima- ja leikkipaikkoja.

Puoli tusinaa kommentoijaa oli huolissaan nykyisen koirapuiston jäämisestä rakentamisen alle ja esitettiin että koirapuistolle tulee ehdottomasti löytää uusi korvaava paikka alueelta.

Liikenne ja kulkuyhteydet

Liikennejärjestelyt herättivät monenlaisia kehittämisehdotuksia. Muutaman ehdotuksen mukaan keskustan suuntainen liikenne voitaisiin ohjata varjoisaa, koleaa ja autiota Siltavuorenrantaa pitkin. Näin saataisiin Hakaniemenranta ja Siltasaarekatu kaksikaistaiseksi ja viihtyisämmäksi. Hakaniementorintori liittyisi tämän jälkeen saumattomasti merenrantaan ja Hakaniemenrannan ja Sörnäistenrannan kävelyalueisiin, kun läpi kulkeva autoliikenne vähentyisi. Samoin Pitkäsillan ja Siltasaarekadun viihtyisyys lisääntyisi huomattavasti.

Muutama kommentoija epäili tasoristeysten Hakaniemenrannassa sekä Krunikan rannassa aiheuttavan ruuhkia. Uuden sillan voisi rakentaa Hakaniemen päässä jatkumaan korkeana rantaan tulevien raitiovaunukiskoja ja siten tasoristeyksen yli. Toisen kommentoijan mukaan Sörnäisten rantatie on keskustan autoliikenteen pääyhteyksiä, mikä vain korostuu Hämeentie-ratkaisun myötä. Kruunusillan kautta kulkevan raitiotien on puolestaan tarkoitus olla Raide-Jokerin ohella modernin pikaraitiotien esiinmarssi pääkaupunkiseudulla. Nykyinen korkea silta rampeineen on ruma, mutta tasoliittymässä on melkoinen riski rakennettuna. Onko liikenteen ohjauksella aidosti pokkaa päästä raitiovaunut viiveettä risteyksen yli? Silläkin uhalla, että autojonot kasvavat? Pohdittiin myös että onko tarpeen, että pohjoisesta tulevat pääsevät kääntymään Siltavuorenrantaan? Suunnitelmassa Sörkan rantatieltä käännytään sekä Hakaniemen rantaa että Siltasaaren rantaan ilman kääntymiskaistaa tai rampeja. Epäiltiin että tästä seuraa peräänajoja ja ruuhkia.

Eräs kommentoija esitti että raitiotie linjattaisiin niin, että Merihaan rannassa se kääntyisi kannen alle Haapaniemenkadulle ja siltayhteydellä Hanasaaren kautta Sompassaareen. Näin Merihaan ranta jäisi rauhallisemmaksi, saataisiin pysäkki sateensuojaan ja pysäkit Sörnäistenrannan uusien kortteleiden sekä Hanasaaren uusien kortteleiden välittömään läheisyyteen.

Yhdessä kommentissa oltiin huolissaan Kruununhaan puolella liikenteen lisääntymisestä Siltavuorenrannassa. Epäiltiin Kruununhaan uudesta puistosta tulevan liian meluinen, kun autot paahtavat ohi. Pohjoisrannan ajonopeuksia toivottiin rajoitettavaksi. Toivottiin lisäksi, että rantareitit etenkin Kruununhaan puolella olisivat myös jalankulkijoille mukavia ja viihtyisiä.

Yksi kommentoija kysyi miksi Sörnäisten rantatien pohjoiseen meneviä kais-toja on 3/4, kun uusi Hakaniemensilta ja Hakaniemenranta kykenevät ilmeisestikin syöttämään vain kahden kaistan verran autoja. Kommentoijan mukaan näin monet lisäkaistat syövät myös pohjoisempien risteysten kapasiteettia, kun liikennevaloissa pitää varata hyvin pitkä vihreä jalankulkijoille. Esitettiin myös että rantatie pitäisi laittaa kokonaan tunneliin jotta taloille saataisiin vielä lisää tilaa ja kävelijöille ja pyöräilijöille paremmat olosuhteet maan päällä.

Parissa kommentissa oltiin huolissaan suojateistä. Esitettiin, että suojateitä ei ainakaan poistettaisi vaan mieluummin lisättäisiin. Ajokaistojen tulisi olla riittävä kapeita jotta autoliikenteen nopeus pysyisi kaupunkimaisen alhaisena.

Rantatien ylittäminen koettiin tällä hetkellä hankalaksi ja toivottiin että siihen kiinnitettäisiin jatkossa erityistä huomiota.

Pyöräilyyn liittyen esitettiin että Sörnäisten rantatiellä pitää olla pyörätiet, tilaa ja puita, molemmin puolin, koko matkalla takaamassa tien viihtyvyyden, koska liikennemäärät tulevat olemaan valtavat. Toisen kommentoijan mukaan keskustan pyöräliikenne voisi ajaa John Stenbergin rannan kautta eikä Siltavuorenrannan kautta. Pyöräkatujen keksimistä hoitamaan talojen liikennettä pidettiin niin luovana ideana, että se ansaitsee kiitoksen. Yksi kommentoija oli huolissaan tiukasta silmukasta sillan toisessa päässä ja jyrkästä suorakulmasta toisessa sillä ne vaikuttavat hankalilta mahdollisesti hyvinkin vilkkaasti liikennöidyllä väylällä. Kun siltaa ei vielä ole, sen voisi varmaan suunnitella niin, että pyörätie nousee sillan alitettuaan suoraan Merihakaan päin kaartuen loivemmalla mutkalla sillan tasoon. Yhden kommentoijan mielestä Läntisen sivukadun pyöräkadun päässä oleva korotettu "Shared space" ei turvallisuussyistä toimi.

Yhden kommentoijan mielestä jo tällä hetkellä Sörnäisten rantatietä vierustavien pyöräteiden kapeus on ruuhka-aikaan ongelmallista kaksisuuntaiselle liikenteelle. Pyöräkatuja lukuun ottamatta pitää pyöräliikenteen olla yksisuuntainen, tai ajosuunnat hyvin selkeästi (rakenteellisesti) eroteltuja, sillä tuolla on aina pystyttävä riskittä ohittaa autoliikenteen suunnassa ajavaa pyöräilijää. Rantatien ylittämiseen riittää suunnitellut autokaistat, sillä autoliikennettä tulee olemaan riittävän vähän, joten ei tarvitse pyörille erillisiä ylityksiä lisätä takamaan sujuvan pyöräliikenteen yksisuuntaisena.

Puolenkymmentä kommentoijaa ehdotti kevyenliikenteen siltaa Hakaniemenrannasta suunnitellun hotellin nurkalta Kruunuhaan puolelle. Sen esitettiin parantavan kävely-ympäristön viihtyisyyttä ja tarjoavan uusia reittejä liikkumiselle ja olisi omiaan laajentamaan elävää keskustaa Kruununhakaan ja Hakaniemenrantaan. Yksi toive oli myös sillasta Merihaasta Hanasaareen.

Pysäköinti

Pysäköintimahdollisuudet ja pysäköintinormi jakoivat mielipiteet selvästi. Toisaalta oltiin huolissaan pysäköintipaikkojen riittävydestä ja siitä, että pysäköintimahdollisuudet heikkenevät alueella vielä nykyisestään. Vastakkaisen näkökulman mukaan alueen keskeisen sijainnin ja hyvien joukkoliikennetyhteyksien takia alueella voitaisiin rakentaa pysäköintipaikkoja huomattavasti nykyisiä normeja vähemmän ja näin mahdollistaa tiiviimpi rakentaminen ja edullisemmat asunnot.

Vesiliikenne

Neljä kommentoijaa oli huolissaan vesiliikenteen olosuhteista ja suunnitelman vaikutuksista siihen. Yhden kommentoijan mielestä suunnitelmassa on unohtunut kokonaan vesiliikenne. Esitettiin, että laitureita tulisi olla lisää vesijoukkoliikenteelle sekä veneilijöille vierasparkkipaikkoja. Hakaniemi nähtiin liikenteen tärkeänä solmukohtana, johon tulisi tuoda vesijoukkoliikennettä muista kaupunginosista. Sillan alituskorkeuden riittävydestä reittiliikenteelle oltiin myös huolissaan. Koettiin, että lauttaliikennettä pitäisi lisätä, jotta hotellin vieraat ja turistit pääsisivät näkemään Helsinkiä mereltä ja saaria.

Myönteistä palautetta

Suunnitelmaluonnos sai myönteistä palautetta ja kehuja yli kymmenessä kannanotossa. Positiivista palautetta perusteltiin muun muassa sillä, että kaikki kulkumuodot on huomioitu tyydyttävästi, suunnitelma on työn aikana kehittynyt koko ajan parempaan suuntaan ja että suunnitelma sisältää hienoja ja mietittyjä asioita. Rannan runsaiden liiketilojen ja laadukkaiden julkisten tilojen koettiin takaavat, että alue muodostuu suosituksi sekä paikallisten että turistien keskuudessa.

Hyvänä pidettiin sitä, että rantatien ympäristö ja joutomaat saadaan rakennuskäyttöön, samoin kuin liikenteen ramppialueet sekä pysäköintikentät. Rakentamisen myötä koettiin myös ranta-alueiden kaupunkikuvan kohenevan ja ranta-alueiden tulevan takaisin kaupunkilaisten käyttöön. Suunnitelman nähtiin myös integroivan Merihaan ja Kalasataman osaksi kantakaupunkia. Arvostettiin myös sitä että suunnitelman myötä tuhannet ihmiset saavat mahdollisuuden asua meren ääressä kantakaupungissa. Tuotiin esiin myös että Kallion alueelta on vaikea löytää kolmen huoneen tai suurempia asuntoja ja tämän suunnitelman kautta niitäkin varmasti tulisi. Toivottiin myös että kunnianhimoisesta suunnitelmasta pidettäisiin kiinni, eikä rakentamisen määrää vähennettäisi mahdollisen vastustuksen takia.

Nimistö

Yksi kommentoija otti kantaa kaava-alueen nimistöön. Hänen mukaansa Miina Sillanpään katu on hyvä, mutta nimenmuutos olisi ulotettava myös sille katuosuudelle, joka jatkuu Näkinkujalta Hakaniemen torille, vaikka tämä ei nykyiseen kaava-alueeseen kuulukaan.

Katuosuus, jolle kaavassa on annettu nimi Merihaankatu, ei tarvitsisi kirjoittajan mukaan erillistä nimeä ollenkaan. Se tulee jatkossa olemaan hänen mielestään ainakin liikenteellisesti selvästi Sörnäisten rantatien jatke, ja olisi luonnollista, että se olisi nimeltäänkin osa sitä. Sörnäisten rantatie alkaisi siis (uudelta) Hakaniemen sillalta. Jos Merihaan nimi kuitenkin halutaan alueen kadunnimistöön, voitaisiin sillan itäpuolella olevalle osalle Hakaniemenrantaa antaa nimi Merihaanranta, tai ainakin sen pohjois-eteläsuuntaiselle osuudelle.

Sillan eteläpäässä taas olisi luonnollisempaa, että Pohjoisranta vaihtuisi Siltaavuorenrannaksi juuri sillan kohdalla eikä jonkin matkaa idempänä. Tämä kuitenkin edellyttäisi, että se Pohjoisrannan haarauma, joka on kaavaan merkityn pienen puistikon eteläpuolella, muutettaisiin (takaisin?) osaksi Kirjatyöntekijäntakua, kuten se lienee aikoinaan ollutkin.

Uusi Leipätehtaankatu on Kaikukadun ja Kauraholmankuja Lintulahdenkadun suora jatke, joten miksi eivät ne ole nimeltäänkin niiden osia? Jos jonkin Kauraholman nimi kuitenkin halutaan säilyttää nimistössä, niin voitaisiin viereen merkitty Fajanssikuja muuttaa Kauraholmankujaksi - ehdotettu Fajanssikuja - nimihän vaikuttaa harhaanjohtavaltakin, koska sen voisi helposti mieltää liittyvän Arabianrannan nimistöön, jossa on muun muassa Posliinikatu.